
TEATR
i życie wytworne.
No. 6-7.
cena 1.40 zł.
T. GRONOWSKI

TEATR I ŻYCIE WYTWORNE

ROK III — CZASOPISMO ILUSTROWANE — Nr. 6—7

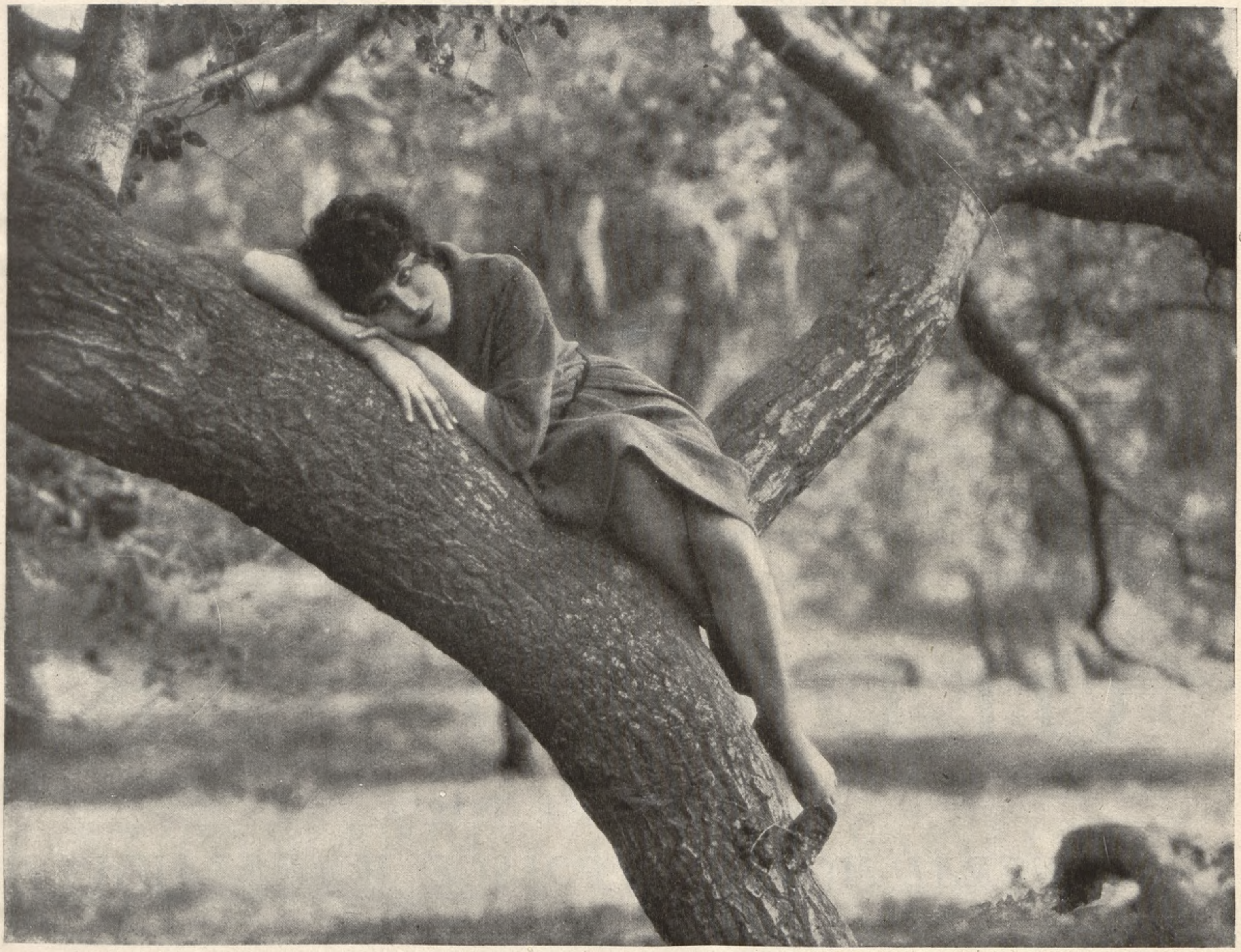
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, UL. MARSZAŁKA FOCHA Nr. 2. TELEFONY 72-85 i 525-85.



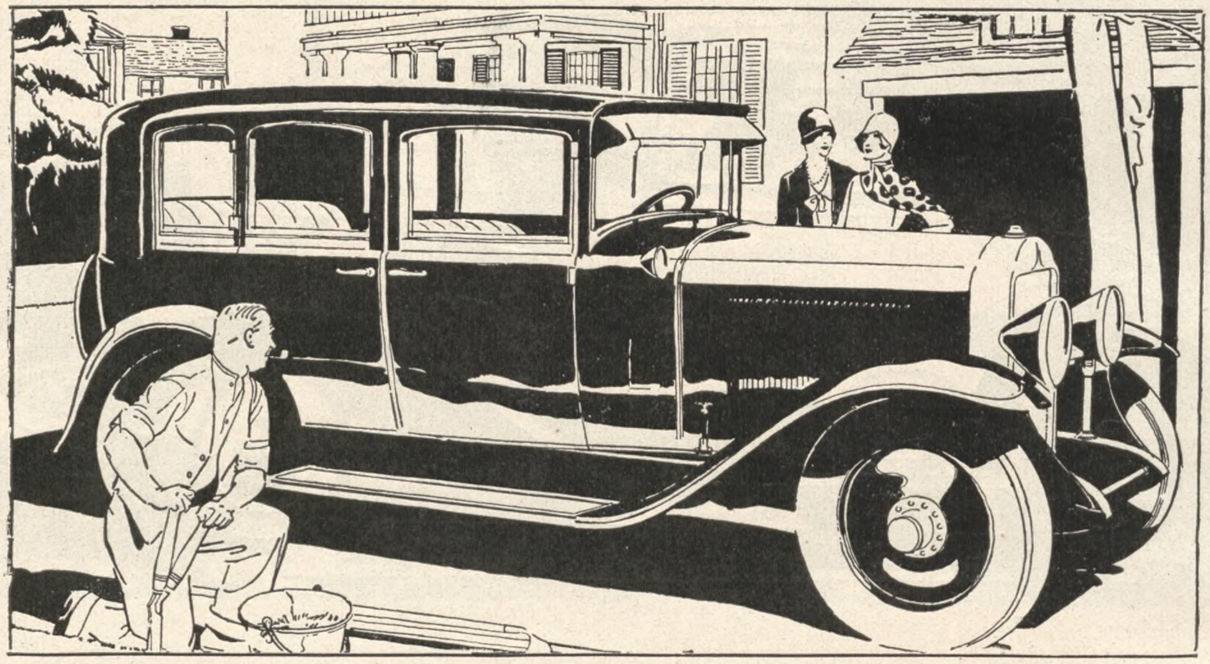
TREŚĆ NUMERU:



Klisze jedno i wielobarwne Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa. Papier kredowy: Tow. Akc. J. Franaszek, Warszawa.
Druk. Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel.: 172-22 i 117-98.



Dolce far niente. — *(Lina Basquette w filmie „Bezbożne dziewczę")*



Piękna linja karoserji i kształtna chłodnica budzą powszechny zachwyt

Cieszy się popularnością wśród wybitnych osobistości całego świata

Niezawodny w najcięższych warunkach drogowych

Kolosalne powodzenie swe na całym świecie Buick zawdzięcza przedewszystkiem znakomitej konstrukcji opartej na skoordynowaniu wydajności słynnego swego silnika z trwałością budowy oraz z niezrównanym pięknem wytwornej karoserji Fishera. Zaopatrzony we wszystkie najbardziej współczesne udoskonalenia, zarówno wewnętrzne jak i zewnętrzne, silny, szybki i wygodny nadaje się zarówno do miasta, jak i do najcięższych warunków drogowych. Zaletami swemi bezkonkurencyjnie przemawia do miłośników sportu automobilowego. Zaszczycają go wyborem najbardziej wybitne osobistości ze sfer zawodowych, poszukujące w samochodzie poza wygodą i estetycznym wyglądem szybkiego i niezawodnego środka lokomocji.

Jedna próba w porozumieniu z najbliższym zastępstwem General Motors udowodni, że Buick po 25 letniej pracy i doświadczeniach jego konstruktorów jest ostatnim wyrazem techniki samochodowej. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

BUICK

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

Teatr i Życie Wytworne.

ROK III — CZASOPISMO ILUSTROWANE — Nr. 6—7

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, UL. MARSZAŁKA FOCHA Nr. 2. TELEFONY 72-85 i 525-85.



Znany przemysłowiec warszawski p. Stanisław Fuchs w otoczeniu swoich ulubieńców

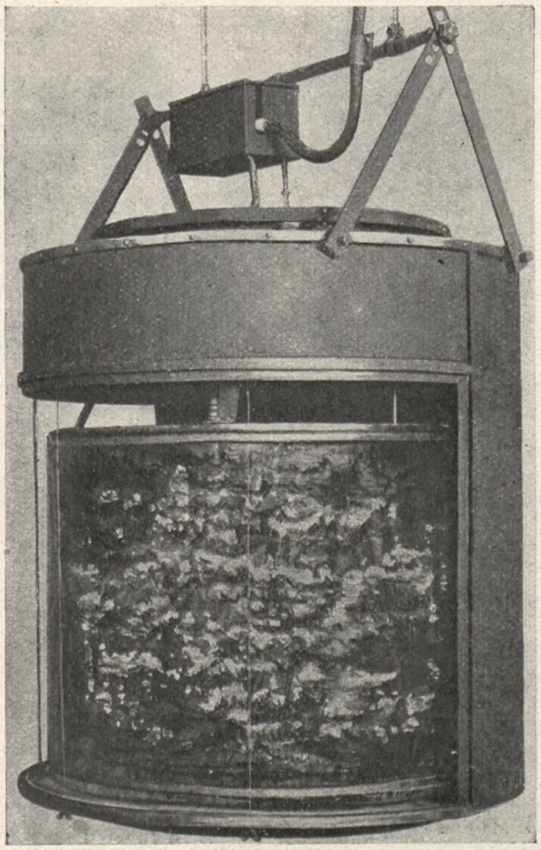
EFEKTY ŚWIETLNE NA SCENIE

Ktoś słusznie zauważył, że większość publiczności chodzi do teatru raczej dla widoku, niż dla treści przedstawień, słusznie tedy przystoi im miano widowisk.

Jak wielkie wrażenie może wywrzeć na widzu wystawa sceniczna dokonana artystycznie pod względem dekoracyj, rekwizytów i efektów świetlnych, dowodzą fakty, zdarzające się niekiedy i w naszych teatrach, że po podniesieniu kurtyny, jeszcze przed rozpoczęciem akcji scenicznej, publiczność darzy grzmiącym oklaskiem wystawę, dokonaną przez mistrza dekoratora.

Otóż trzeba sobie zdać sprawę z tego, że wrażenia wywoływane przez nowoczesną wystawę sceniczną mają za źródło głównie działanie efektów świetlnych. Oczywiście, że bardzo ważnemi czynnikami są: kompozycja i sposób wykonania dekoracyj, bez odpowiedniego jednak oświetlenia, nigdy one właściwego wrażenia wywrzeć nie mogą. Natomiast nawet bardzo skromne dekoracje, przy zastosowaniu odpowiednich efektów świetlnych, czynią wrażenie pięknej i bogatej wystawy.

Oświetlenie nie tylko daje wogóle możność (dzięki światłocieniom) widzenia przedmiotów i rozróżniania ich kształtów, lecz i nadaje im barwy. Należy bowiem pamiętać, że wszystkie ciała, o ile nie świecą same, lub nie są oświetlone, nie są widoczne. Barwniki i farby odgrywają tylko rolę filtru światła. Padające na nie światło tylko częściowo odbija się od powierzchni, druga część jego przenika wgłąb warstwy farby; jeżeli farba jest przezroczysta (naprz. akwarelowa), to część ta odbija się od białego jej podkładu, a jeżeli — ziemista (naprz. klejowa), to od powierzchni ziarnek farby, poczem wychodzi zabarwiona odpowiednio do właściwości farby. Farba pochłania wszystkie promienie, za wyjątkiem tych, które stanowią jej właściwą barwę i które tym sposobem są jedynie widoczne dla oka.



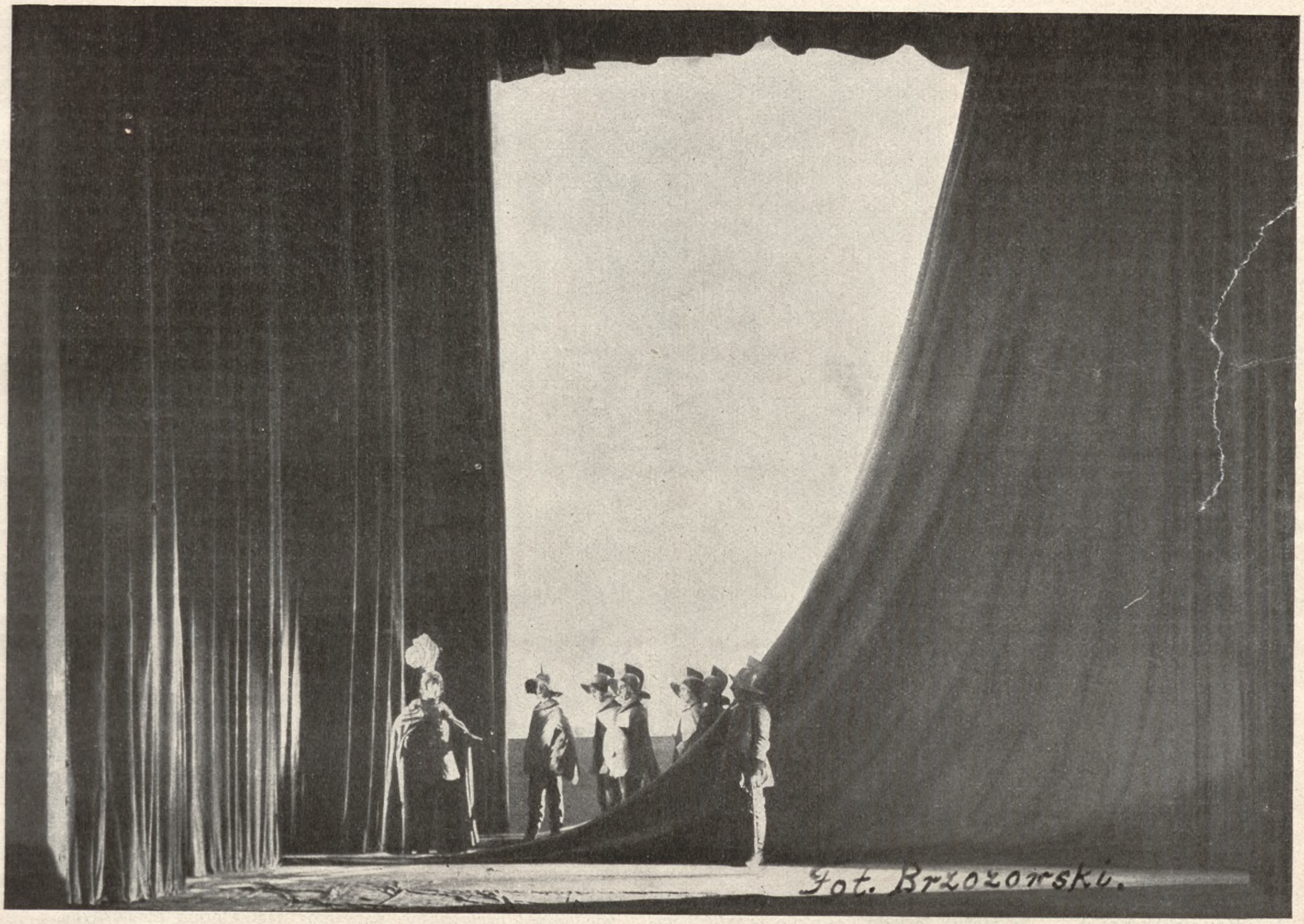
Przyrząd do rzucania na horyzont obrazów chmur.

Widzimy więc, że farby malarskie są tylko środkiem pomocniczym do nadania barwy przedmiotom, przytem środkiem nawet nie nieodzownym, bo jak zobaczymy dalej, na scenie bywa czasem stosowane (dla t. zw. plastycznego horyzontu) malowanie wyłącznie różnobarwnemi promieniami światła, bez pomocy farb malarskich. Te mają przytem barwę względną, zależną w znacznej mierze od barwy padających na nie promieni świetlnych, które mogą nie tylko zmienić farby, ale je nawet uczynić zupełnie niewidocznemi.

Sztuczne oświetlenie sceniczne nabrało pierwszorzędnego znaczenia właściwie dopiero od czasu wprowadzenia na scenę światła elektrycznego, co miało miejsce m. w. przed laty 45-ciu. Do XVI wieku, z powodu braku odpowiednich środków oświetleniowych, dawano przedstawienia prawie wyłącznie przy świetle dziennem. Dopiero w końcu tegoż wieku zastosowano świece łojowe, przyczem całe oświetlenie sceny składało się zazwyczaj z rampy z tych świec i zawieszonego na suficie nad środkiem sceny świecznika z kilku większemi świecami tego samego rodzaju. Dalszem ulepszeniem było zastąpienie świec łojowych świecami woskowemi, następnie lampami olejowemi, a dopiero m. w. koło roku 1820-go zaczęto stosować w teatrach oświetlenie gazowe. Stanowiło to już duży postęp i dało możność stosowania najprostszych efektów świetlnych, mianowicie efektów dnia i nocy; w tym ce-



Wyobrażenie chmur ruchomych na plastycznym horyzoncie.

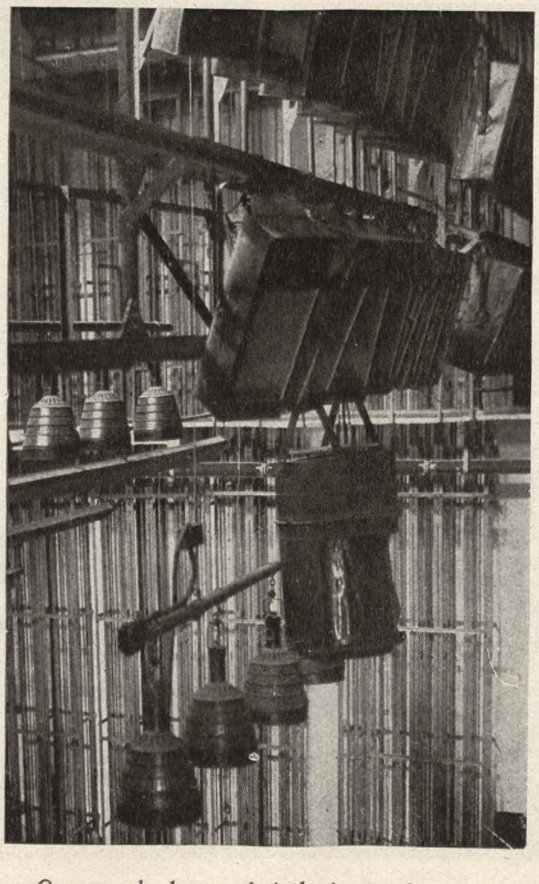


Duże efekty świetlne przy skromnych dekoracjach. („Hamlet" w teatrze Polskim).

lu dowolnie rozwidniano i przyćmiewano światło, a także nadawano mu pożądane zabarwienie przez umieszczanie przed palnikami szkieł kolorowych. Jakżeż jednak daleko było jeszcze do możności zadośćuczynienia wymaganiom współczesnej scenicznej techniki oświetleniewej, dając możność wywoływania zapomocą oświetlenia najrozmaitszych złudzeń: słonecznego dnia upalnego, gwiazdzistej nocy, to znowu pochmurnego nieba, burzy z błyskawicami i deszczem i t. d.!

Osiągnięcie tego wszystkiego stało się możliwe dopiero dzięki elektryczności, która dała możność wytwarzania światła najbardziej zbliżonego do świtła naturalnego t. j. słonecznego i dowolnego regulowania natężenia oświetlenia.

W mniejszych teatrach, w głównych scenicznych oprawach oświetleniowych (rampa, łaty górne, oprawy przenośne) stosowany jest system trójbarwny (a właściwie dwubarwny): światło koloru białego, czerwonego i niebieskiego (w Niemczech zaś zielononiebieskiego, t. zw. księżycowego). W większych teatrach — system czterobarwny, t. j. oprócz powyższych trzech kolorów jeszcze czwarty — żółty. O ile przy dwu barwach stosowanie kolorów czerwonego i zielononiebieskiego jako dopełniających się, a zatem dających możność tworzenia przez mieszanie wszystkich innych barw, jest uzasadnione, o tyle przy trzech barwach zastępowanie niebieskiej przez zielono-niebieską jest zbyteczne.



Oprawy do lamp oświetlenia scenicznego.

Horyzont plastyczny, umieszczony w głębi sceny, posiada kształt walcowaty lub ćwierćkulisty i powierzchnię białą matową, której przez odpowiednie oświetlenie nadawane są różne zabarwienia. Ponieważ widz widzi rzut bryłowatej powierzchni horyzontu na płaszczyznę, więc powierzchnia ta jest kilkakroć większa od powierzchni, którąby widział, gdyby zamiast horyzontu plastycznego był umieszczony płaski płócienny horyzont; wobec tego oko widza odczuwa wrażenie większej przestrzeni i głębi; wrażenie to potęguje się jeszcze przez kontrast z pozostałemi malowanemi dekoracjami. Ważną zaletą takiego plastycznego horyzontu jest jego zawsze gładka powierzchnia, gdy przy horyzoncie płóciennym malowanym, często byle fałda psuje złudzenie.

Dla wywołania na horyzoncie plastycznym rozmaitych barw, odcieni i różnych mocy oświetlenia, co obserwujemy na rzeczywistym firmamencie o różnych porach dnia i nocy, oraz przy różnych stanach pogody, należy rozporządzać odpowiednią liczbą różnobarwnych źródeł światła, któremi jak farbami można malować na białem tle tego horyzontu.

Posiadając na scenie urządzenie dla oświetlenia horyzontu plastycznego, możemy naśladować do złudzenia wszystkie wymienione barwy i odcienie nieba; pomaga nam tu specjalny przyrząd do rzucania na horyzont obrazów chmur. Przyrząd taki zawiesza się pod stropem sceny w środku ho-

ryzontu plastycznego. Jest to rodzaj dużej latarni o jednej lampie 3000 watowej (6000 świec), otoczonej dwoma dużymi filmami walcowatemi. Na jednym filmie umieszczone jest wyobrażenie obłoków, drugi, bez rysunku, posiada kilka barw, dla nadawania chmurom odpowiedniego kolorytu. Zamiast barw i na drugim filmie mogą być umieszczone chmury (zabarwienie nadaje się wtedy zapomocą lamp horyzontowych); można w ten sposób osiągnąć na horyzoncie efekt, spotykany w naturze, że chmury mijają się, płynąc w odwrotnym do siebie kierunku. Oba te filmy poruszane są silnikami elektrycznemi, które pozwalają regulować z loży elektrotechnika zarówno kierunek, jak i szybkość, natężenie światła reguluje się również dowolnie zapomocą opornika.

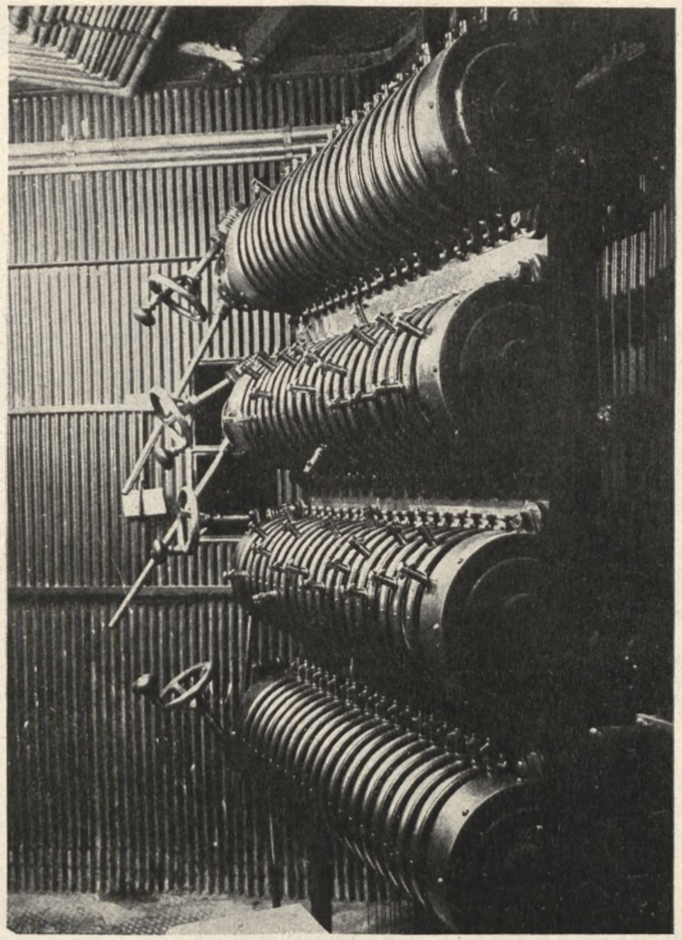
Dla wywołania efektu gwiazd stosowane są lampki w odpowiednich oprawkach, tak rozmieszczone na plastycznym horyzoncie, że tworzą konstelacje. Umieszcza je się na horyzoncie od 200 do 700 — zależnie od jego wielkości. Są one zaopatrzone w szkiełka, nadające ich światłu odpowiednie zabarwienia, a znajdują się za osłonkami, tworzącemi jednolitą powierzchnię z horyzontem (tak iżby przy dziennem oświetleniu nie były widoczne); otworki w osłonkach mają średnice od ½ do 3 mm (dla gwiazd pierwszej wielkości). Obwody elektryczne, do których są włączone lampki wyobrażające gwiazdy, zaopatrzone są w oporniczki lub transformatorki (o małej częstotliwości), zapomocą których otrzymuje się efekt migania gwiazd. Gwiazdy rozłożone są na kilka obwodów elektrycznych, — by można je było dowolnie zapalić i gasić (naprz. przy nadciągających chmurach lub o świcie).

Dobre naśladowanie tarczy księżyca, a szczególnie tarczy słońca na horyzoncie jest trudne. Wywołuje się też na scenie przeważnie tylko efekty spowodowane ich światłem. Wyobrażenie tarczy księżyca można rzucić na horyzont zapomocą odpowiedniego diapozytywu, umieszczonego w aparacie projekcyjnym. Takie same wyobrażenie tarczy słonecznej nie daje nawet zapomocą silnego aparatu projekcyjnego zadawalającego wyniku. Efektowniejszy jest transparent, wyobrażający tarczę słoneczną z matowego szkła rozpraszającego, z umieszczonemi za nim lampkami żarowemi w dość znacznej liczbie, żarzącemi się przy napięciu niższem od normalnego i wytwarzającemi skutkiem tego większą ilość promieni czerwonych.

Dla wywołania złudzenia błyskawic stosuje się zazwyczaj dwa rodzaje urządzeń: jedno — dla naśladowania olśniewających błysków zapomocą lamp żarowych o napięciu niższem od rozporządzalnego (naprz. 65 V zamiast 120 V); umieszcza je się w kilku miejscach sceny (przymocowywa się do górnych łat oświetleniowych) i włącza chwilowo w wyższe napięcie, wskutek czego przeżarzając się, czynią one wrażenie błysków; drugie urządzenie składa się ze specjalnych przenośnych lamp łukowych, dając nie stały łuk, lecz tylko chwilowy błysk; w oprawy lamp wstawiane są osłonki blaszane, z wyciętemi zygzakami, przedstawiającemi sylwetki błyskawic.

Dla umożliwienia kierowania z jednego miejsca całym tak złożonym aparatem świetlnym, jak również dla dowolnego stopniowania natężenia światła lamp żarowych, niezbędny jest przyrząd, a właściwie zespół przyrządów, nazywany regulatorem scenicznym.

Regulator światła scenicznego składa się z t. zw. nastawnicy i szeregu (kilkudziesięciu) oporników elektrycznych od niej zależnych.



Nastawnica regulatora światła scenicznego.



Efekt zjaw scenicznych („Sześć postaci scenicznych" w Teatrze Małym).

Nastawnica znajduje się w loży elektrotechnika, umieszczonej w miejscu niewidocznem dla widza najczęściej z boku nad sceną, tak iżby elektrotechnik - manipulator mógł widzieć wywoływane przez siebie efekty. Nastawnica jest zaopatrzona w trzy lub cztery rzędy drążków (zależnie od tego, czy do oświetlenia sceny zastosowano trójbarwny, czy czterobarwny system). Każdy z tych drążków jest połączony zapomocą linki stalowej z opornikiem elektrycznym, posiadającym kolektor o stu kontaktach, tak, iż prąd przepływający przez dany opornik i zarazem światło lampek włączonych z tym opornikiem w szereg — mogą być regulowane (lampki rozwidniane lub przyciemniane) z loży elektrotechnika z dokładnością do $^{1}/_{100}$. Poszczególne drążki odpowiadają szeregowi lampek jednakowego koloru, umieszczonych w jednej oprawie oświetleniowej. Drążki regulatora mogą być zależnie od potrzeby nastawiane pojedyńczo, lub też sprzęgane razem (dla równoczesnego regulowania światła w różnych oprawach) i przesuwane wspólnie zapomocą korbki zaopatrzonej w przekładnię zębatą.

Przy każdym drążku na nastawnicy umieszczona jest skala, wskazująca na który kontakt jest w danej chwili nastawiony opornik. W czasie próby generalnej, elektrotechnik - manipulator, odnotowywa na specjalnie do tego przeznaczonych blankietach, jak w danej chwili akcji scenicznej powinny być nastawione poszczególne drążki nastawnicy. Dzięki temu następnie, w czasie przedstawień może on podług tych wskazań, jak podług nut, ustawiać drążki nastawnicy w odpowiednich chwilach i w ten sposób wywoływać identyczne efekty świetlne, jak na próbie generalnej.



Główna sceniczna tablica rozdzielcza.

Oprócz zwykłych zjawisk przyrody, bywają czasem przedstawiane na scenie i inne, naprz. płonący las lub stos. W tym celu stosuje się przyrządy, zawierające wentylatory elektryczne, poruszające swym podmuchem kawałki jaskrawej materji jedwabnej, wyobrażającej płomienie i oświetlonej lampki, umieszczonemi wewnątrz przyrządu. W roku bieżącym na scenie jednego z teatrów paryskich był przedstawiony pożar lasu, z płomieniami wyobrażonemi w sposób powyższy, z walącemi się przepalonemi drzewami; dla nadania drzewom wyglądu palenia się, powierzchnię dano im częściowo przezroczystą, a wewnątrz umieszczono zapalające się kolejno czerwone lampki; dym był zastąpiony przez parę, która zarazem służyła do naśladowania syku palącego się drzewa. W podobny sposób przedstawiany jest ogień, płonący na kominku, palące się pochodnie i t. d.

Wreszcie przedstawia się nieraz na scenie zjawiska nadprzyrodzone, z krainy wyobraźni i zjaw, i tu jest pole do stosowania nadzwyczajnych efektów świetlnych, szczególniej zapomocą prożektorów.

Jak widzimy, w efektach świetlnych na scenie znalazły zastosowanie najróżnorodniejsze zdobycze techniki oświetleniowej; wymagania pod tym względem tak wzrosły, że dla zadośćuczynienia im zarówno dekorator, jak i elektrotechnik sceniczny, powinni posiadać nietylko wiedzę zawodową, lecz zarówno praktyczną, jak i teoretyczną znajomość zjawisk optyki.

Inż. K. Gnoiński.



Efekt świetlny wywołany zapomocą reflektorów („Cyrano de Bergerac" w Teatrze Polskim)



PUHAR

BALLADA

Jak nieraz zapach wonnych bzów
Na zawsze zwiąże z sobą
Jakieś wspomnienie lub osobę
Lub tworzy tło tych samych snów,
Tak niech szampana kielich
Opowie ci bajeczkę swą
O piersi przecudownej bieli
Dziś zapomnianej już Suzon.
Niech wstanie tobie przed oczyma
Baśń zagubiona w dziejów pyle
I płyną obce dziś już rymy
Z promiennej wydobyte mgły
A na twej rzęsie uporczywie
Zabłyśnie kryształ szczerej łzy.

Księżyc swe blade ślepia
W szybę dyskretnie wlepia.
W obszernej sali muzealnej
Stoją szeregi ciężkich tronów.
Dziś duże krzesła — sprzęt banalny
Już wieków kryje je patyna
A na ich miescu — gilotyna
Księżyc promieniem swym lękliwie
Liznął oparcia połyskliwe.
Gdzieś na odległej wieży
Północ ponure razy szerzy
Ożyły ciężkie tronów bryły
Poszepty salę napełniły.
Obrządek jakiś tajemniczy

— — — — — — — —

Nie gasząc dziejowego znicza
Co noc kolejno opowiada
Tron każdy swym sąsiadom
Dalekie swe wspomnienia.
Z wytworną uprzejmością
Inni słuchają go w skupieniu,
Jak na rycerskiej uczcie goście
Słuchali króla, Jego Mości.

— — — — — — — —

Dzisiaj z uśmiechem pobłażliwym
Przemawiał Ludwikowski tron
Staruszek ten sędziwy,
Co przeżył straszny Króla zgon,
Gdy do kałuży z krwią korona
Z szafotu spadła pohańbiona.
Od różnych haseł było pstro
Dziś zastąpiły je „bistrots".

— — — — — — — —

Świadek ponurych burz dziejowych
Był dziś lirycznie nastrojony
Choć zaczął słowa swe przedmową
Wersalsko — ugrzecznioną,
Jak nakazywał to „bon ton",
Miękknie, przechodząc już do treści
Promiennej swojej opowieści
O małym Pierze i Suzon.
I odsłaniając słowa starą
Czterystoletnią już kotarę
„O pięknej powiem wam dziewczynie.
Już czwarty wiek niebawem minie,
Jak dziewczę urodziwe
Do grobu miłość sprowadziła.
Owoc miłostki jakiejś pijanej
Młodości grzech — garderobianej,
Suzon — motylek ten niewinny
Radosne dziecko, żywe, zwinne
Żyła przez wszystkich zapomniana.
Dla matki — wstydu lepka plama



Ojciec... nieznany. Dziecko małe
Twierdzi, że wcale go nie miało.
Suzon wśród kwiatów i motyli
Przed ludźmi chowa się lękliwie.
— — — — — — — —
Pewnego dnia Suzon pobiegła
Na kraniec miasta ów odległy,
Gdzie są nadworne szklarnie
Tam dziecko to figlarne
W zachwycie oglądało,
Jak z szkła puhary wyrastały.
— — — — — — — —
Maleńki Pierre był modelarzem
Zrozumiał Ewę tę ciekawą
„Patrz, mała, jak się żarzy" —
Mówił, wskazując szkliwo krwawe.
— — — — — — — —
I popłynęły piękne dni
Zuzanka ciągle śni
Złociste sny pogodne
O Pierze swym łagodnym
A wkońcu razem oni śnią.
Suzon umiłowała Pierr'a
A Pierre miłością szczerą
Nad życie kochał swą Suzon.
I pocałunek ich niewinny
Dusze przysięgą splótł dziecinne.
— — — — — — — —
Suzon żyjąca statuetka
Piękna jak mała Tanagretka.
Na piersi kształtnej swej Suzon
Pierre zmodelował formę swą,
Dziś wszystkim dobrze znany
Puhar klasyczny do szampana.
A w słodkim i beztroskim śnie
Suzon zdradziła tajemnicę
Już wieść po całym dworze mknie
Król chce zobaczyć tę dziewicę.
I oszalały lwy Wersalu
Wraz ze złocistą wina falą
Seignieur'ów warga pieści
Puharów kształt niewieści.
I stała się Suzon
Bożyszczem dworu.
Z łatwością usunięto Pierra
Drobnostką dla bankiera



Niejedną gorzką łzą
Płacze z rozpaczy serce chore.
Na złoto ważą się seignieury
Złociste wróżą jej karjery.
Matka w zachwycie zapomniała
Że się nie ją, lecz córkę uwielbiało.
Bezsilną czuje się Suzon
Od płaczu ciężkie są powieki
Namawia ona Pierr'a
Aby się złączył z nią na wieki.
Serca się przecie nie odbiera!
— — — — — — — —
W królewskim parku drzemie staw,
A na nim białe nenufary,
Jak kryształowe lśnią puhary.
Czarownych zjaw...
Mkną tajemnicze hordy
Jakieś dławione jęki



Łożą się w akordy
Żałosne dźwięki
bezlitosne.
Tłumią śpiew i zew
miłosny
Bolesna noc
zaczarowana
Straciły struny moc
zerwane
W bezbarwnym brzasku
Bladą maską
Już płynie twarz poranku
Cicho! Nie płoszcie snu kochanków
Niech śpią
Niech śnią
O swej miłości pełnej czarów
Pierre i Suzon
Wśród nenufarów.
Już znikły męki
Stawu szkliwo
połyskliwe,
Bądź im przytulnie — miękkie!

— — — — — — — —

Zaległa cisza — milczą trony,
W zadumie wieków pogrążone.
Któryś z nich szepce znowu
Cichych rozmyślań słowa:
Ileż to różnych Maintenon
Zazdrosnych o miłosne czary
Kazało tłuc puhary,
Co uwieczniły wdzięk Suzon.

— — — — — — — —

„Ostatnia miłość do Bothwela
Maryję kosztowała wiele“ —
— Pomyślał Stuartowski tron
I cicho szepnął on:
Niema zdobyczy bez zapłaty.
Tak powstał puhar, ale zato
Pierre, co ubóstwiał swą Suzon
Zapłacił życiem razem z nią.

Norbert Jezierski.

Zdobił Jerzy Tański



„WIELKI KRAM"

KOMEDJA W 3-ch AKTACH
BERNARDA SHAW'A
W TEATRZE POLSKIM

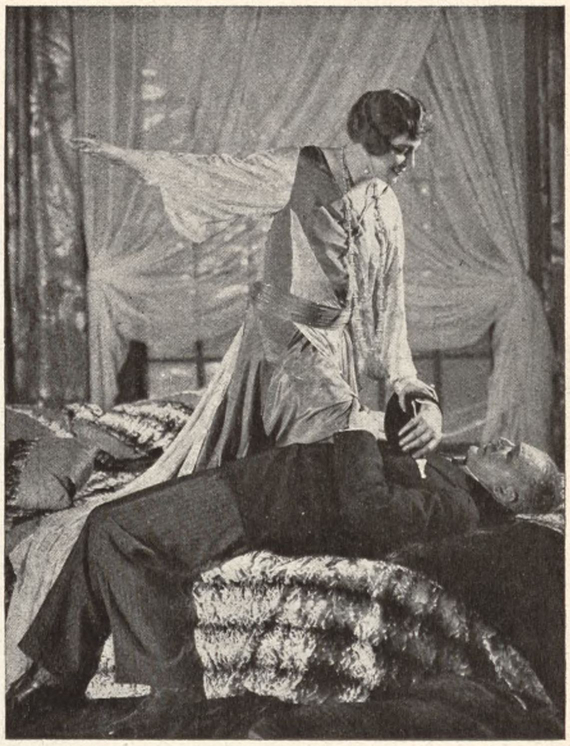
REŻYSEROWAŁ
KAROL BOROWSKI

DEKORACJE
KAROLA FRYCZA



Sulima, Junosza-Stępowski i Dominiak



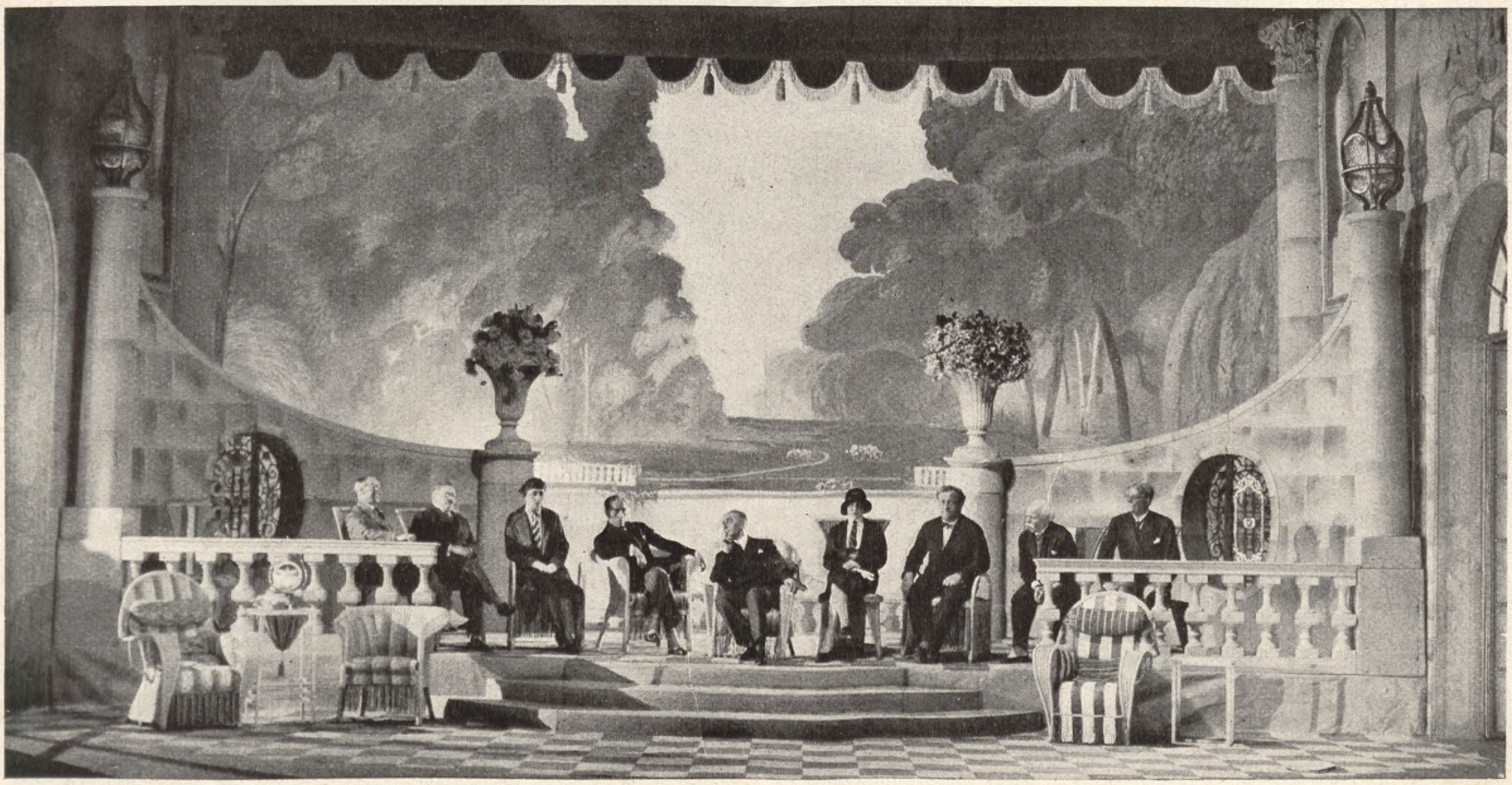


Przybyłko-Potocka i Junosza-Stępowski

Na zapoczątkowanie swego festivalu letniego teatr Polski dał premjerę sensacyjną — nową komedję Bernarda Sha'wa, dotąd nigdzie niegraną p.t. „Wielki kram" (the apple cart).

Z właściwą mu nonszalancją wielki pisarz angielski zaniechał stosowania w sztuce utartych szablonów. „Wielki kram" jest całkowicie pozbawiony akcji mechanicznej i t. zw. sytuacji. Cały ciężar gatunkowy sztuki polega na djalogu w sposób naprawdę doskonały napisanym. Staranne tłomaczenie nie uroniło nic z wartości literackiej sztuki.

Artyści w komedji Shaw'a mieli zadania wdzięczne, lecz i niepospolicie trudne. Całego swego kunsztu musiał użyć Junosza-Stępowski, by król Magnus okazał się istotą realną i współczesną. P. Przybyłko - Potocka trafnie ujęła dość niewyraźnie przez autora zarysowaną postać faworyty królewskiej. Pozostały zespół z Sulimą, i Samborskim na czele okazał się na poziomie zadania. Znakomity w swoim epizodzie Dominiak, który stopniowo rozpoczyna zdobywać opinję jednego ze zdolniejszych aktorów charakterystycznych w Warszawie.



Posiedzenie rady gabinetowej w akcie trzecim. *(fot. St. Brzozowski).*

PO RAIDZIE MIĘDZYNARODOWYM



Jaś Ripper, „najregularniejszy" kierowca w Raidzie

TATRA

W Międzynarodowych Raidach Automobilklubu Polski, jedną z najcenniejszych nagród, a którą toczy się co roku najzaciekIejszą walkę, stanowi nagroda dla zespołu fabrycznego. Jest ona nadzwyczaj trudna do zdobycia, gdyż otrzymać ją może tylko ta firma, której trzy samochody ukończą Raid, nie otrzymując po drodze ani jednego punktu karnego. Zdobycie tej nagrody dowodzi zatem niezwykłych wprost wartości zwycięskich wozów, zwłaszcza jeśli chodzi o wysoką sprawność i niezawodność działania, oraz wystawia chlubne świadectwo jednolitości fabrykacji danej marki.

W tegorocznym Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski nagrodę dla zespołu fabrycznego wygrały trzy samochody Tatra, co wzbudziło prawdziwy entuzjazm wśród znawców automobilizmu. Fabryka Tatra wysłała bowiem na Raid zwykłe turystyczne wozy typu seryjnego, które miały niezmiernie trudne zadanie, wobec silnej konkurencji specjalnych samochodów sportowych.

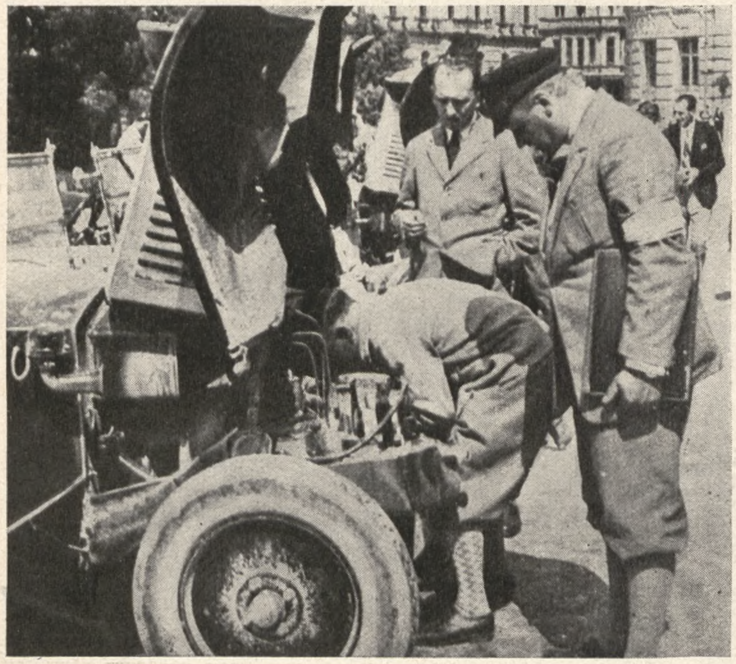
Szczegół ten zasługuje na specjalne podkreślenie, gdyż samochody uczestniczące w Raidzie miały do wykonania aż cztery próby szybkości, w których to próbach silne i szybkie samochody sportowe miały znacznie większe szanse. Pomimo tego świetne samochody Tatra nowego typu czterocylindrowego, prowadzone przez rutynowanych kierowców, Vermirovskiego, Bojanovskiego, i Hovanca, uzyskały wyniki, w niczem nie ustępujące rezultatom znacznie silniejszych, większych a więc i droższych wozów.

Na czterocylindrowym samochodzie Tatra brał również udział w Raidzie znany kierowca Jan Ripper. Wóz jego pracował przez cały czas Raidu nienagannie, przebywając wszystkie etapy z dokładnością zegarka, co sprawiło, że Ripper otrzymał nagrodę za regularność jazdy.

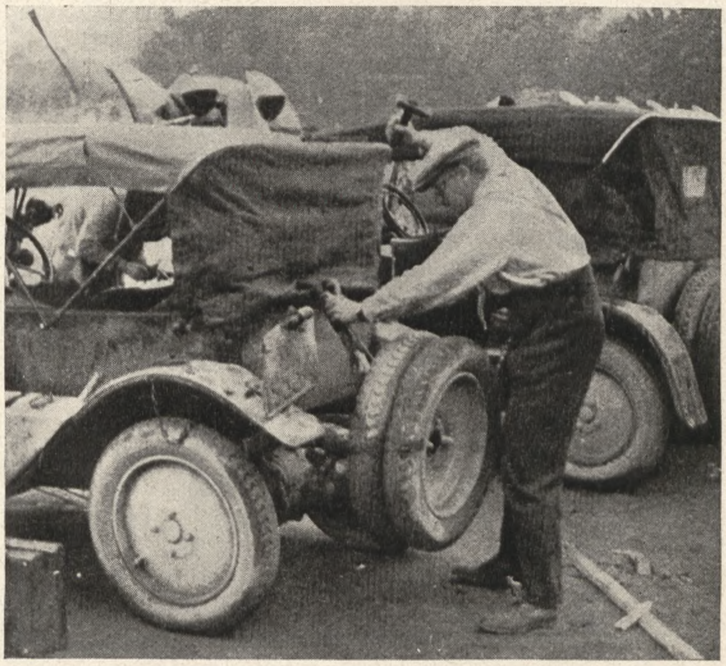


Zespół fabryczny samochodów „Tatra" podczas postoju w Opawie

Należy również wspomnieć o uczestnictwie w Raidzie najstarszego w Polsce samochodu Tatra, który przeszedł dotąd około 230.000 klm. Wóz ten, prowadzony przez swego właściciela Witolda Rychtera, nietylko ukończył Raid ale ku ogólnemu zdumieniu klasyfikował się ze znakomitym wynikiem, to znaczy bez punktów karnych. Trudno chyba o lepszy dowód olbrzymiej wartości samochodów Tatra, jeśli potrafią one po kilkoletniej służbie konkurować zwycięsko w zawodach z samochodami zupełnie nowemi.



Wice-komandor Grabowski z zapasem punktów karnych w tece, czyha nad Jasiem Ripperem



Inż. Witold Rychter „pieszczotliwie" obchodzi się ze swą nieśmiertelną Tatrą, która przemierzyła swemi kołami już 230.000 klm.

AUSTRO DAIMLER.

W dziejach Raidów Międzynarodowych Automobilklubu Polski niezatartemi zgłoskami zapisała się znakomita wiedeńska fabryka samochodów Austro Daimler. Jej wspaniałe wozy, lśniące wszystkiemi zaletami, jakich tylko można wymagać od rasowego i nienagannie skonstruowanego samochodu, od szeregu lat odnoszą podziwu godne sukcesy w tej naszej najpoważniejszej imprezie automobilowej. Pomimo rosnących z roku na rok wymagań, stawianych samochodom, pomimo coraz to uciążliwszych prób, Austro Daimlery uzyskują każdorazowo czołowe miejsca klasyfikacji, zdobywając najpoważniejsze i najtrudniejsze nagrody.

W tym roku samochody Austro Daimler wzięły również udział w VIII Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski, rozegranym między 16 i 23 czerwca i znowu udowodniły swą bezapelacyjną wyższość. Wozy te, prowadzone nie przez fabrycznych specjalistów, lecz przez kierowców amatorów, przebyły w znakomitej formie całą drogę, nie odczuwając nawet tych trzech tysięcy kilometrów. Na specjalne podkreślenie zasługują przytem rezultaty, osiągnięte przez samochody Austro Daimler w trzech próbach szybkości podczas trwania Raidu. We wszystkich tych próbach największe szybkości uzyskiwał hr. Maurycy Potocki na samochodzie Austro Daimler sport, a wszystkie pozostałe wozy tej marki osiągały wyniki o całe niebo lepsze od rezultatów innych maszyn raidowych, należących do tej samej a nawet do wyższych kategoryj.

Wobec tak świetnych wyników wszystkich prób samochody Austro Daimler uzyskały w ostatecznej klasyfikacji Raidu znakomite miejsca. Pierwsze miejsce zdobył na swym srebrzystym Austro Daimlerze Adam hr. Potocki, jeden z najwybitniejszych kierowców polskich i znakomity specjalista raidowy. Trzecie i czwarte miejsca w klasyfikacji przypadły również samochodom Austro Daimler, prowadzonym przez Edwarda Zawidowskiego i Władysława Strakacza. Na samochodach znakomitej wiedeńskiej fabryki zdobytą została w ten sposób większość nagród raidowych, gdyż hr. Adam Potocki otrzymał puhar Automobilklubu Polski, Nagrodę Prezesa A. P. ś. p. Stanisława Grodzkiego, Nagrodę Komisji Sportowej A. P. oraz nagrody firm Vacuum Oil Co. Wreszcie wszystkie nagrody za próby szybkości dostały się do rąk Maurycego hr. Potockiego.

Po raz siódmy z kolei samochody Austro Daimler odniosły zatem wielkie zwycięstwo w Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski, co znacznie lepiej niż najszumniejsza reklama świadczy o wysokich zaletach tych maszyn i co tłomaczy ogromne powodzenie, jakiem cieszą się one na naszym rynku.



Zdobywca I-ej nagrody w Raidzie Adam hr. Potocki kontroluje motor swego Austro Daimlera



Zwycięski Austro Daimler na mecie. W grupie: hr. Raczyński, prezes Automobilklubu Polski, Jerzy Widawski, Adam hr. Potocki, inż. Liefelt, inż. Herget, Zawidowski.



Maurycy hr. Potocki na swym Daimlerze rusza na próbę szybkości.

PIERWSZY POPIS SPORTOWY CITROËNA „6"

Automobiliści polscy z wielką niecierpliwością oczekiwali ukazania się samochodu Citroën Six w zawodach sportowych, a przedewszystkiem w Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski.

W końcu roku ubiegłego bowiem wprowadzony został do Polski nowy sześciocylindrowy samochód Citroën typu C 6. Wóz ten nazwano jednogłośnie „najdoskonalszym samochodem sześciocylindrowym", wszystkich bowiem odrazu zachwyciły jego bijące w oczy zalety. Sześciocylindrowy Citroën zachował, w znacznie zresztą udoskonalonej formie, wszystkie znane zalety dawnych modeli tej marki, jak wytrzymałość, oszczędność, wspaniałe trzymanie drogi, łatwość kierowania i obsługi, a prócz tego zabłysnął wieloma nowemi zaletami, z których przedewszystkiem wymienić należy szybkość, elastyczność, i akcelerację.

Samochody Citroën od szeregu lat znane są na naszym rynku i ogromnie cenione dla swoich pierwszorzędnych zalet. Utarło się już, że jeśli ktoś chce kupić samochód niezawodny, łatwy do obsługi i prowadzenia, oszczędny, nigdy się nie psujący, nawet w najcięższej służbie, a przytem elegancki, komfortowy i tani — ten kupuje tylko Citroëna. Tę ogromną sławę i powodzenie zawdzięczają samochody Citroën genjuszowi swego konstruktora, który jedyny na całym świecie, potrafił połączyć amerykańskie metody produkcji z europejskiem dążeniem do trwałości konstrukcji, wypuszczając w ten sposób na rynek samochód o zupełnie nieprzeciętnych walorach.



Citroeny na postoju w Poznaniu podczas Raidu Międzynarodowego

Firma nie zawiodła tych oczekiwań, wypuszczając na tegoroczny Raid jeden wóz sześciocylindrowy, pod sterem znakomitego kierowcy Euzebjusza Dzierlińskiego.

Wyniki, jakie wóz ten osiągnął w tej trudnej imprezie, przeszły wszelkie oczekiwania. Maszyna przebyła drogę bez najmniejszego defektu, z regularnością zegarka przybywając na wszystkie etapy, i wykonując bez punktów karnych wszystkie przepisane próby, pomimo że na próbach szybkości zadanie utrudniała jej zamknięta karoserja. Citroën był przytem jedynym samochodem, który na próbie szybkości po Raidzie wykazał zupełnie identyczną szybkość co i na próbie przedraidowej. Dowodzi to, że wóz nie odczuł wcale długiej drogi, wynoszącej przeszło trzy tysiące kilometrów, co zresztą potwierdziło poraidowe badanie techniczne, które zakwalifikowało Citroëna do grupy wozów znajdujących się w najlepszej kondycji.

Wyniki osiągnięte przez samochód Citroën na VIII Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski obalają przedewszystkiem twierdzenie, że samochód produkowany masowo musi być mało solidny. Citroën produkuje masowo, a jednak wozy jego są nadzwyczaj wytrzymałe i odporne na najbardziej uciążliwe warunki pracy. Dzięki zaś masowej produkcji mogą byc one sprzedawane po cenach bezkonkurencyjnie niskich.

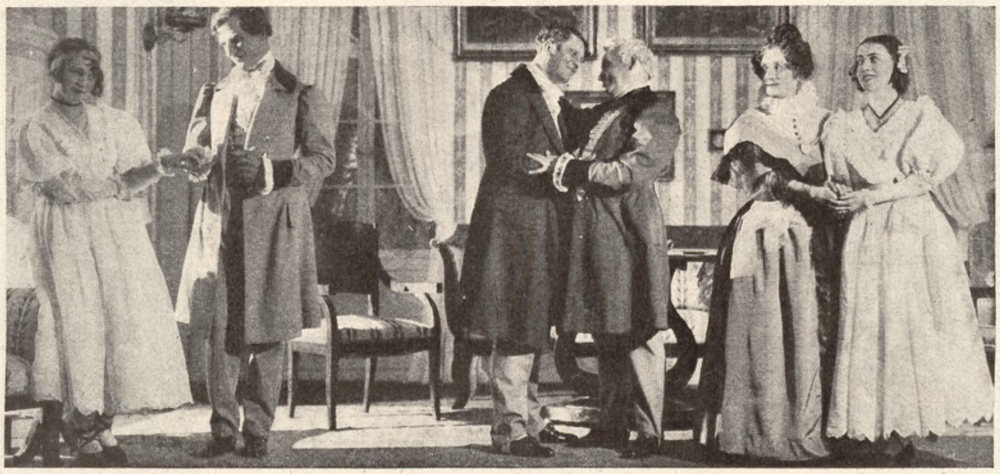
Jest to niewątpliwie najbardziej solidny i estetyczny samochód w kategorji tanich maszyn.



Urocza warszawianka, p. Jadwiga N. ze swoim ulubieńcem — 6-ciocylindrowym Citroenem

„ŚLUBY PANIEŃSKIE”

KOMEDJA W 5-ciu AKTACH ALEKSANDRA FREDRY W TEATRZE MAŁYM



REŻYSEROWAŁ

STANISŁAW STANISŁAWSKI

DEKORACJE

KAROLA FRYCZA



Aniela
Marja Malicka



Klara
Marja Modrzelewska



Albin — Marjusz Maszyński



Radost — Stanisław Stanisławski

Fot. St. Brzozowski



Gustaw — Jerzy Leszczyński

CZWORONOŻNI PRZYJACIELE



„Tobi", toy-terjer pani Lidji L.

Czasem, gdy dwunożni przyjaciele (i dwunożne przyjaciółki) dadzą się dobrze we znaki, miło jest pocieszać się towarzystwem przyjaciół czworonożnych. Są oni wierni, kochający i szczekają tylko na obcych i zawsze w oczy a nigdy poza oczy. Mają wprawdzie nieraz pchły, ale niechże na nie rzuci pierwszy kamieniem ten z waszych dwunożnych przyjaciół, który nigdy nie miał „takowych".

Czyta się w pismach poważnych i w pismach politycznych nieraz róż-



Szpic pani mec. Helmanowej.



Wiosna życia (młode terjery szkockie).



P. Gotier z Krakowa ze swym terjerem.

ne wiadomości o niezwykłem sercu i przywiązaniu psa (suki) do swego pana (pani). Pani umarła — pies zdechł. Pan zdechł — suczka umarła i t. p. A człowiek jakże się wywdzięcza za to temu stworzeniu? Klnąc używa imienia jego co drugie słowo. Mówi wprawdzie o przywiązaniu psa, ale — ale przywiązuje go (dla pewności) na smyczy lub innym łańcuchu.

Psy strzegą ludzkiego dobytku od złodziei. Dlatego ponarażały sobie dziś tylu poważnych i ustosunkowanych ludzi, na których są zmuszone nieraz szczekać. Gdyby do każdej instytucji, do każdego urzędu przy-



P. Wanda Jewniewiczowa, znana artystka-malarka ze swym buldogiem „Anette".



„Okropne zmartwienie".

dzielano „odnośnego" psa, napewno prędzejby wywęszył złodzieja od najlepszych komisji kontrolnych. Dlatego zapewne „odnośnych" psów nikt nie przydziela.

W ostatnich czasach wydano zarządzenie krępujące swobodę ruchów naszych „czworonożnych przyjaciół". Nie wolno im odtąd podróżować bez zezwolenia Starosty. Nie będzie można teraz mówić, że w kraju naszym roztoczono opiekę nad psem pod psem.

Pies, który jest przyjacielem człowieka wogóle, starać się będzie odtąd o szczególną przyjaźń Starostów, jako że od tych dostojników zależeć będzie obecnie jego wolność ruchów.



Młode cairn-terjery.

Jeśli ktoś komu powie: „Pies z tobą tańcował!" — nic to! Drobiazg! Głupstwo nie posiadające podstaw prawnych. Rozmówca bowiem każdej chwili zadać może groźne pytanie: „A czy pies na owo tańcowanie uzyskał zgodę odnośnej instancji?" Mała rzecz — a duży wstyd.

*

* *

Piesek pokojowy jest nieraz pieszczochem pani domu i czuje się o wiele lepiej od pana domu. Pies myśliwski bliższy jest nieraz panu domu, niż dom. A jeżeli często mówimy „na psa urok" w różnych oko



Szkocki terjer „John", pekinka „Winky-Wu" i lauretka konkursu w Monte-Carlo, gryfon „Peperl" p. Stanisława Fuchsa. fot. Dorys.

licznościach żywota, to najlepszy dowód, że pies posiada urok. To co ma urok — pieścimy i całujemy. Dlatego propozycja pocałowania psa w ogon nie jest obraźliwą i nie może być za taką, uważana, jak to starają się nam wmówić wrogowie zwierząt.

* * *

Zawiódłszy się na dwunożnych przyjaciołach (i przyjaciółkach! i przyjaciółkach!!) szukamy czworonożnych. Jeżeli się i na tych zawiedziemy — zwiększając ilość nóg — czyż zaczniemy się przyjaźnić ze stonogami?

Juljan Ejsmond.



„Przyjaciele".

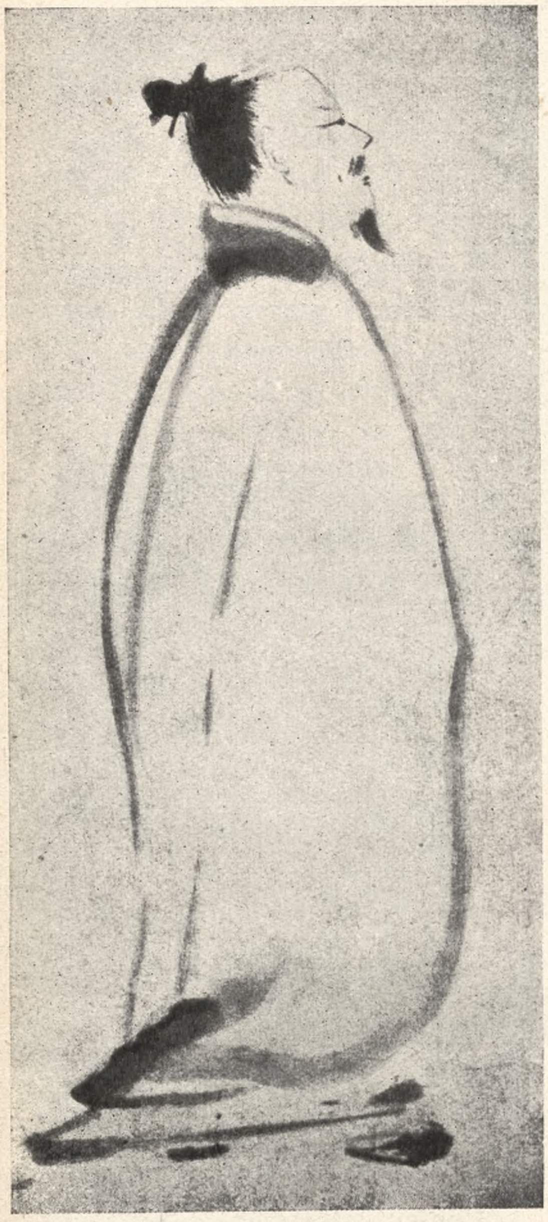


Trzymiesięczne czarne pudle.





Piękna rodzina chartów „Church leigh".



Portret poety Li T'ai - po pendzla malarza Liang - Kai

LI T'AI PO

z chińskiego przełożył MICHAŁ DERENICZ

ŻYCIORYS.

李太白

Urodził się w r. 699. Nieśmiertelny jako poeta i pijak. Sława jego doszła do uszu znakomitego cesarza i mecenasa sztuk Ming-huang'a, który wezwał go do siebie na dwór, gdzie poeta doznaje wszelkich łask i przywilejów. Pewnego dnia, po pijanemu, każe jednemu z najpływowszych eunuchów zdjąć sobie, w obecności cesarza, buty. Dotknięty tem głęboko eunuch podburza faworytę cesarza przeciwko Li Tai-po. Cesarz zmuszony jest usunąć poetę dworu. Resztę życia spędza poeta na włóczędze. Umarł w roku 762. O śmierci jego istnieje legenda, mająca wszelkie cechy prawdopodobieństwa: podczas przejażdżki po jeziorze, chcąc złapać odbijający się w wodzie księżyc, traci równowagę i ginie w toni jeziora.

DŁUGA ROZŁĄKA.

Ile to już wiosen od chwili naszego rozstania? Poraz piąty oglądam z okien kwitnące drzewa wiśniowe, a on nie wraca w progi domu.

Były, wprawdzie, listy pięknemi znakami kreślone: gdym je otwierała, smutek mój się pogłębiał.

Nie wyrwało mi go dotąd z serca żadne uczucie.

Włosy na czole rozwiane, czarne włosy, przestanę czesać: pobudzają do smutku, jak kręcone silnym wirem w nieładzie białe płatki śniegu.

Przesłałam mu ostatniego roku wiadomość o sobie i tego roku wciąż go w listach nagliłam do powrotu... O wietrze, wietrze wschodni! uczyń to dla mnie: jak pędzisz chmury, tak też spraw, by na zachodnie wybrzeże przybył wyczekiwany, by wreszcie wrócił!

Nie wraca...

Bezszelestnie opada kwiat, uginając się pod własnym ciężarem, na zielony mech...

PRZY WINIE W BLASKU KSIĘŻYCA.

I.

Wśród kwiecia, samotny, dzban wina wychylam. Wznoszę puhar, zapraszając księżyc do towarzystwa: zstępuje, a wraz z nim wyłania się mój cień. Więc jesteśmy teraz we troje: księżyc, mój cień i ja.

Księżyc nie wie, czem rozkosz pijaństwa,m ój cień za to zgodnie mnie naśladuje. I raduje się, że księżyc przywiódł mój cień, i cieszę się się, bo wiosny nastał czas.

Śpiewam, a księżyc zasłuchany chodzi tu i tam, tańczę, a cień wślad za mną kroczy. I tak razem, wciąż razem, póki jestem trzeźwy, — rozchodzimy się, gdy wypiję zadużo.

Lecz niezadługo, nazawsze już teraz, spotkamy się wśród Mlecznej Drogi gwiazd.

II.

Księżyc: wokół światło nad miastem, tysiącem kwiatów usianem niby haft.

Wiosna! któż smutnym i samotnym mógłby być. Spraszam dokoła na wino.

Nieszczęścia, szczęście, długie życie, śmierć wczesną zawczasu stworzył los.·.

Jeden puhar: nie wiem, czym trup, czym żyw: straciłem trosk i świadomość.

Upiłem się: niebo i ziemia nikną, i samotny głowę w poduszkę wciskam.

Nie wiem: czy jeszcze ciało? Tak niezwykle upojony jestem...

W DAL...

Poprzez morze, niesiony niebios wiatrem, sunie okręt w dal, na wojnę, i, jak ptak, gdy się wzbija w obłoczne sfery, ślad po sobie wszelki gubi.



Sun - Chun - Tse: Krajobraz



Sun - Chun - Tse: Rozdroże

NIENAWIŚĆ.

Piękna dziewczyna spuszcza perłową zasłonę. Usiadła w głębi komnaty, ściągnąwszy łukowate brwi.

Widzę wilgotne ślady łez... Nie wiem, kogo jej serce nienawidzi.

SMUTEK.

Jadeitowe schody pokrył biały szron jesienny. Noc długa... Przemoczył szron gazę mych pończoch.

Wracam do komnaty. Pełna smutku, opuszczam zasłonę przetykaną kamieniami. Spoglądam poprzez nią na jasny księżyc jesienny...

Z CYKLU JESIENNYCH PIEŚNI.

Choć długie me srebrzące się włosy, niby sznur długie, smutku mego dać wiary nie zdołają.

W błyszczącem lustrze zarysowuje się przedemną jesienna mgła. Czemu to tak się dzieje?...

POŻEGNANIE Z KOCHANKĄ.

Używać młodych lat i w pogodne śpiewać dni ku chwale świeżych lic: nie wiemy nawet kiedy, a starość tuż.

Weselmy się! znów wiosny powiew idzie.

Rozstania żal głęboki uśmiechem pokrywam.

Od brzoskwini do śliwy, to tu, to tam, chodzę; spoglądam na kwiaty i piję, piję wino. Odzywa się ptak i oto gór wierzchołki zajaśniały.

Zmierzch. W bambusowym lasku cicho... Niema nikogo... Dom pusty, drzwi zawarte...

JESIENNY WIATR.

Jesienny wiatr... jesienny księżyc...

Opadłe liście gromadzą się, to rozpraszają.

Zimowe kruki zlatują się z krzykiem.

Myślę o tobie, myślę, czy znów cię kiedy ujrzę...

Ten dzień, ta noc! Ileż tęsknych wspomnień dręczy mnie...

WŚRÓD CISZY NOCNEJ.

Przed me wezgłowie, padło światło księżyca, podłoga, zda się, zasłana szronem.

Podnoszę głowę, widzę jasny księżyc; opuszczam głowę, myślę o rodzinnej wiosce...

DŹWIĘKI FLETU.

Z jakiegoś domu, wśród ciemności, płyną dźwięki jadeitowego fletu.

Wiosenny wiatr, przepojony pieśnią, owionął miasto.

Wśród dźwięków tej nocy słyszę szmer wierzb płaczących.

W kim nie rodzi się wówczas tęsknota do rodzinnych ogrodów?

ODESZŁA.

Piękna kobieta tu była, i kwiatów pełen był pokój.

Piękna kobieta odeszła, pozostało puste łoże.

Na łoże, pod haftowaną kołdrę wtulona, nie położy się...

Trzy lata minęły... woń jej została...

Woń nigdy nie ginie, ludzie nigdy nie przestają o sobie myśleć.

Żółte liście opadły, biały szron zwilżył zielony mech.

NA JASNYCH WODACH.

Błyszczą jasne wody w świetle jesiennego księżyca.

Na Południowem jeziorze ktoś zrywa białe kwiaty.

Wodne lilje wychylają się: zda się, chcą przemówić...

Smutek przytłoczył kobietę w łodzi...



Sun - Chun - Tse: Pasterze



Zofja Błociszewska z Paruszewa, miłośniczka sportu konnego, jedna z najlepszych amazonek polskich.



Ada Kiniewiczowa, znana działaczka społeczna, organizatorka spektakli filantropijnych.

NASZA ANKIETA SAMOCHODOWA

Mimo piętrzących się trudności gospodarczych w kraju, mimo prohibicyjnej polityki celnej, ilość osób nabywających samochody w Polsce nieustannie rośnie.

Równolegle wzrasta zainteresowanie w najszerszych kołach społeczeństwa jakością samochodów poszczególnych marek, ich zaletami i przywarami. Mimo daleko posuniętego uświadomienia w tym kierunku, niema chyba ani jednego nabywcy, któryby się nie wahał do ostatniej chwili, mając do wyboru kilka równie ponętnych marek.

Dla uniknięcia tych wątpliwości najlepiej jest zasięgnąć informacji u dawnego posiadacza samochodu tej lub innej marki. Pragnąc przyjść w tem z pomocą naszym czytelnikom, zainicjowaliśmy ankietę, która rozwiązuje ten problemat w stosunku do ośmiu najbardziej dziś w Polsce popularnych marek samochodowych.

Same nazwiska automobilistów, umieszczone obok marek stanowią świadectwo wartości tych samochodów.

Podkreślamy, iż system ten oddawna praktykowany w Stanach Zjednoczonych A. P. jest uważany za bardzo znaczne udogodnienie dla nabywców samochodów.

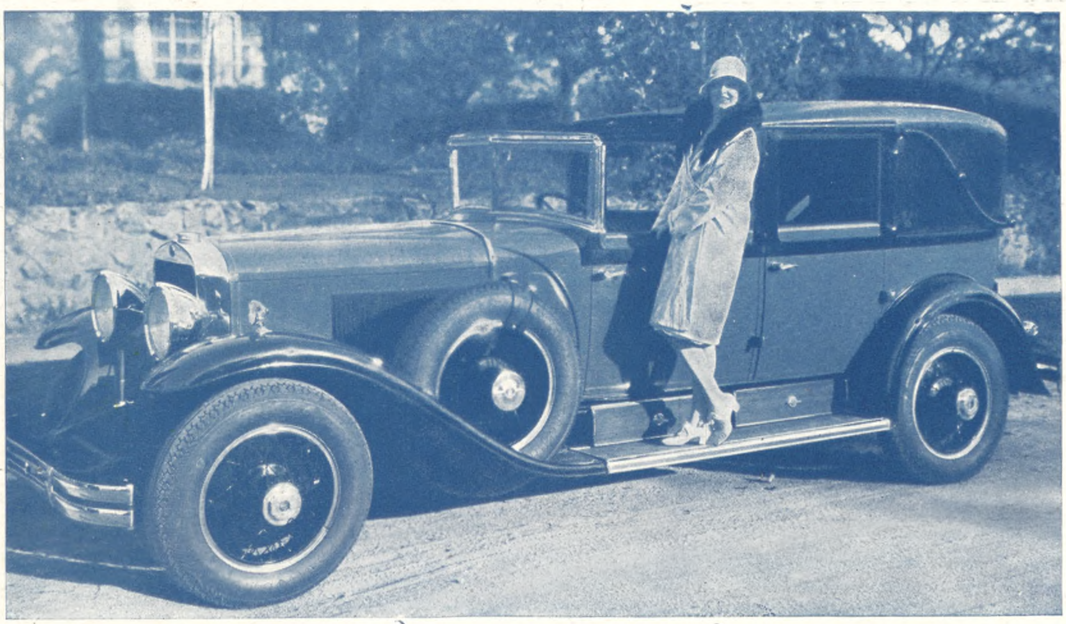


Wanda Piasecka, utalentowana pianistka, która szeregiem koncertów w Paryżu wydatnie przyczyniła się do naszej propagandy kulturalnej zagranicą.

CADILLAC

Spis posiadaczy:

Pan Prezydent Rzplitej
Marszałek Piłsudski
Prez. Rady Ministrów
Doradca finans. Dewey
Schicht Werner
Żółkiewski Jerzy
Hr. Al. Skrzyński
Kossak Wojciech



Smogena Robertson, gwiazda wytwórni Universal, przy swym wspaniałym Cadillac'u

Samochody marki Cadillac należą do elity wszystkich marek samochodowych. Złożyło się na to bardzo wiele czynników, a między niemi długoletnie doświadczenie zdobyte przez fabrykę samochodów Cadillac. Świadczyć może o tem najlepiej zadziwiająca historja tej fabryki.

Jeszcze w 1895 roku założono w Detroit fabryczkę maszyn do wyrobów precyzyjnych, która wkrótce zaczęła wyrabiać małe silniki spalinowe. Po czterech latach, t. j. w 1899 roku, powstała obok tej fabryczki w Detroit duża fabryka luksusowych samochodów «Detroit Automobil Company». Oba te przedsiębiorstwa, które wzajemnie się doskonale dopełniały, połączyły się w jedno w 1902 roku pod firmą, która dziś jeszcze istnieje, «Cadillac Automobil Company».

Nazwa «Cadillac» pochodzi od francuskiego szlachcica Antoine de la Mothe Cadillac, który podczas swych podróży naukowych pierwszy przybył na miejsce, gdzie obecnie znajduje się Detroit. Pomnik jego wystawiony przez miasto, jako jednemu ze swych założycieli, wznosi się dzisiaj na jednym z placów Detroit.

Wraz z nazwiskiem samochody «Cadillac Motor Comp.», przyjęły również herb francuskiego podróżnika i noszą ten herb do dziś dnia z godnością, należną szlacheckiemu rodowi Cadillac'ów.

O wysokiej jakości wozów Cadillac może najdobitniej świadczyć fakt, że Cadillac był pierwszym wozem, który otrzymał słynne odznaczenie angielskiego Royal Automobile Club'u, t. zw. «Dewar-Trophy» i jedynym, który otrzymał je dwukrotnie, a mianowicie: pierwszy raz w roku 1908, a drugi raz w roku 1912.



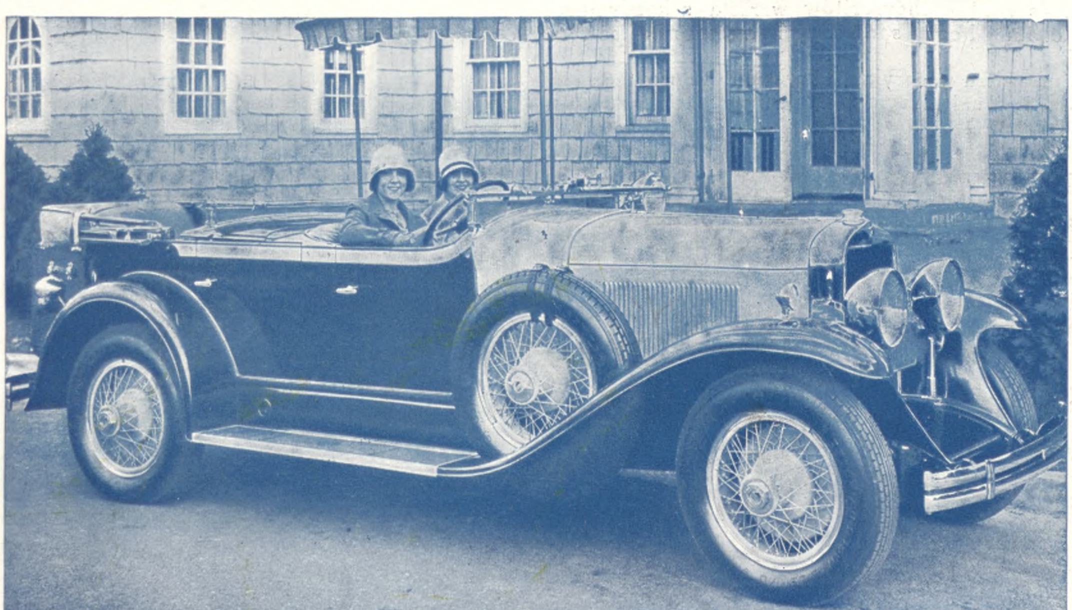
Jedynie w Cadillacu spotkać można zastosowane wszystkie najnowsze wynalazki techniczne z dziedziny automobilizmu, które mogą zapewnić wygodę i bezpieczeństwo pasażerów przy jednoczesnem wykorzystaniu maximum szybkości samochodu.

W Polsce samochody Cadillac zyskały — podobnie jak w innych krajach — pełne uznanie najwyższych sfer urzędowych i sportowych. Pan Prezydent Rzeczypospolitej i Pan Marszałek Piłsudski jeżdżą samochodami Cadillac.

Młodszym bratem samochodów Cadillac jest wóz La Salle, który, aczkolwiek jest wozem młodym, to jednak zbudowany jest na starych zasadach, wypróbowanych i sprawdzonych przez długoletnie doświadczenie.

Z chwilą pojawienia się na rynku światowym, wóz ten zdobył natychmiast liczną klientelę, gdyż precyzyjność motoru La Salle'a idzie w parze z wykwintnem wykończeniem wnętrza karoserji.

Trudno jest wyliczać wszystkie udogodnienia, które posiadają samochody Cadillac i La Salle, już z tego jednak co napisaliśmy wynika, że całkiem zasłużenie samochody Cadillac i La Salle stoją na czele wszystkich najwyższych marek samochodowych.



Harmonijna całość. Piękna pani — w pięknym La Salle'u

LA SALLE

Spis posiadaczy:

Prez. Rady Ministrów
Komisarz Rządu
Ministerstwo Rolnictwa
Gen. Konarzewski
Bardziński Jerzy
Żółkiewski Jerzy
Fuchs Stanisław
Landau Szymon

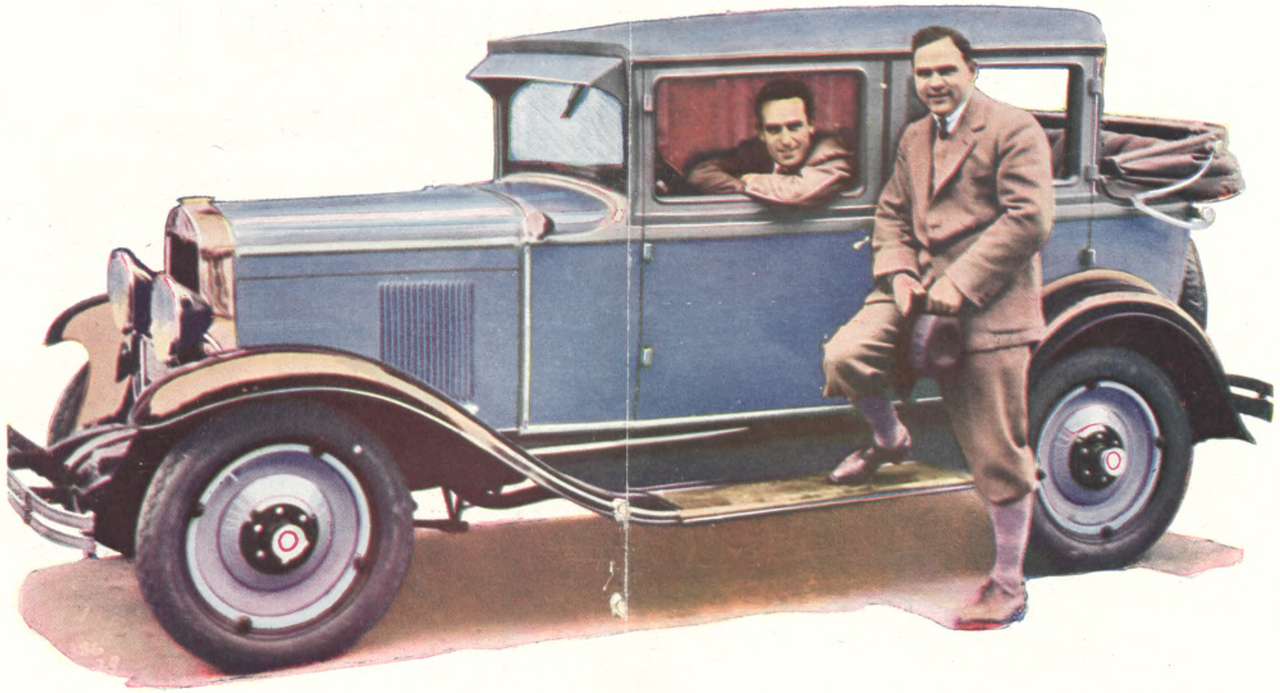


O. K. Winding
Kierownik Wydz. Sprzedaży General Motors w Polsce

CHEVROLET

NIEKTÓRZY POSIADACZE:

Taylor K., prof. Politechn. Warsz.
Kołakowski St., Warszawa.
Szczerbiński J., przem. Warszawa.
Fularski M., prof. Wyższ. Szkoł. Woj.
Gogolewski Z., inż. „Brovn-Boveri"
„Szyferpol", Tow. Budowlane.
Lednicki W., prof. Uniwersytetu.
Wahren B., fabryka rowerów.
Mignaux M., przedst. „Michelin".
Pawłowicz W., kapitalista.
Purski W., prezes Kom. Przywozu i Wywozu Min. Przem. i Handl.
Świeca A., przemysłowiec.
From B., właśc. szkoły kier. samoch.
Suski W., obywatel ziemski.
Przedstawicielstwo Handl. Z. S. S. R.
Mańkowski W., obywatel ziemski
Hirszowski A., doktór przemysł.
Św. Jerskie Zakłady Przemysłowe.
Krymski S., inż., obywatel ziemski.
Maciejowski H., obywatel ziemski.
Goldstajn P., dr. lekarz.



Nawet popularny i bogaty Harold Lloyd przekłada Chevroletkę nad inne samochody. Widzimy go (bez okularów) przy kierownicy swej Chevroletki

Nowicki S., dyr. fabr. papieru.
Przytulski E., student.
Moes W., ziemianin.
Żołędziowski K., adwokat.
Zamojski hr. Władysław.
Plater-Broel hr. Edward.
Hiller A., dr. powiatowy.
Kalinowski J., obywatel ziemski.
„Brovn-Boveri" Sp. Akc.
Ciszewski W., przemysłowiec.
Brzozowski-Belina hr. Karol.
Raue J., przemysłowiec.
Żółkiewska Irena.
Wieszczycki Jan.
Korczak J., Star. Ciechanowskie.
Warsz. Tow. Bud. i Ekspl. Rzeźni M.
Vaqueret hr. Karol.
Franaszek J. Tow. Akc.
Korpus Ochrony Pogranicza.
Kosmahl B., Młyn Parowy.
Holnicki-Szulc W., obyw. ziemski.
Kaszuba A., student.
Bertholdi J., inż.
Majewski T., kpt.
Orda J., obywatel ziemski.
Buczyński S., sędzia.
Plater Zyberk hr. Marja, ob. ziemska.
Tarnowski K., Szk. Kier. Samoch.



Aleksander R. Leszczyński
Dyr. Sprzedaży firmy „Elibor" Sp. Akc. Warszawa

CO MÓWI PRODUCENT.

Samochody marki Chevrolet — jak powszechnie wiadomo — są wyrobem największego na świecie koncernu samochodowego General Motors Corporation, którego naczelną dewizą jest maximum zadowolenia nabywcy.

Nowe, 6-cylindrowe Chevrolety, które publiczność polska przyjęła z takim entuzjazmem, są wynikiem długotrwałych prób i doświadczeń, przeprowadzonych na specjalnych terenach doświadczalnych i w laboratorjach General Motors.

O sukcesach, jakie odniósł w Stanach Zjednoczonych nowy model 6-cylindrowego samochodu Chevrolet, świadczy najlepiej fakt, że od momentu wypuszczenia tego modelu na rynek amerykański do chwili obecnej sprzedano już przeszło 1.000.000 wozów, przyczem popyt wzmaga się z wciąż niesłabnącą siłą.

Jak wielki jest faktycznie popyt na nowe modele wykazała Wystawa Chevroletów w Chicago, którą zwiedziło 155.000 osób, udzielając 3.153 zamówień na natychmiastową dostawę samochodów.

Nic więc dziwnego, że produkcja samochodów marki Chevrolet osiągnęła nowy wspaniały rekord, a mianowicie w miesiącu maju r. b. wyprodukowano 161.214 wozów osobowych i ciężarowych t. j. o 4.000 wozów więcej, niż w miesiącu kwietniu. Z liczb tych wynika, że dzienna produkcja samochodów marki Chevrolet wynosi 7.000 wozów, co świadczy o wysokim poziomie intensywności pracy fabryk Chevrolet Motor Company.

Jednocześnie ze wzrastającem powodzeniem samochodów marki Chevrolet na wewnętrznym rynku amerykańskim, zwiększa się w bardzo żywem tempie sprzedaż samochodów Chevrolet na rynkach zagranicznych. W pierwszym kwartale 1925 roku sprzedano 15.577 samochodów marki Chevrolet. W cztery lata później w pierwszym kwartale 1929 r. sprzedaż zagraniczna osiągnęła rekordową liczbę 54.212 wozów, co stanowi przeszło 10% ogólnej produkcji samochodów General Motors w tym samym okresie czasu.

Na polskim rynku Chevrolet zdobył niemniej imponujące powodzenie. W roku 1924 zarejestrowano w Polsce 74 samochody marki Chevrolet, co stanowiło 1.93% ogólnej liczby aut różnych marek sprzedanych w ciągu tego roku.

W roku 1927 odsetek ten wynosił już 19,2%. Rok 1928 stał się dla tych wozów przełomowym w opanowaniu polskiego rynku samochodowego, a to dzięki założeniu w Polsce własnej montażowni. Od tej chwili sprzedaż Chevroletów wzrasta z każdym dniem, osiągając w 1928 roku odsetek 42,3% ogólnej liczby sprzedanych w tym roku samochodów.

Ten wspaniały sukces sprzedaży tak na rynku amerykańskim, jak i na rynkach zagranicznych, a szczególnie na rynku polskim jest najlepszym dowodem wysokiej wartości nowego 6-cylindrowego samochodu Chevrolet.



RECEIVED:
16 VII 29
Telegram
№ 063
warautoex warszawa =
Przewód 1002-SI
Wolska 103
Przyjęto dn. 16 7 1929
WARSZAWA TELEGRAF 16 VII 1929
Uwagi służbowe
godz.
podpis
Urząd
488/15 krakow tel 3008 29 15/7 19 = godz. min.
z przyjemnoscia komunikujemy ze rezultatem pracy z general motor jest iz odbieramy dzis zadatkowany setny samochod stop dziekujemy za swietny produkt oraz wydajna pomoc wydzialu sprzedazy = kojan = +

Depesza przedstawiciela General Motors w Krakowie

Statystyka urzędowa wykazuje, iż najbardziej rozpowszechnioną marką samochodową w Polsce jest Chevrolet. Dla uświadomienia przyczyn tej popularności przytaczamy ciekawe wynurzenia na ten temat procucenta, przedstawiciela tudzież prywatnych posiadaczy.

„Od dłuższego czasu spotykałem w prasie zagranicznej entuzjastyczne wzmianki o nowych modelach „Chevroletów" 6-cio cylindrowych i ze zrozumiałem zaciekawieniem oczekiwałem pojawienia się tych wozów na rynku polskim.

Gdy ukazał się wreszcie pierwszy „Chevrolet" 6-cio cylindrowy, zmontowany w kraju przez fabrykę General Motors w Polsce, miałem możność osobiście przekonać się o wysokich zaletach tego wozu.

Wypróbowałem oraz zbadałem dokładnie konstrukcję nowego „Chevroleta" i przekonałem się, że jest on naprawdę epokowym samochodem w historji Chevroletów.

Sądząc z wyników, osiągniętych na próbach w fabryce, silnik nowego 6-cio cylindrowego „Chevroleta" mimo większej ilości cylindrów, pod względem ekonomicznego zużycia paliwa, nie ustępuje dawnym modelom 4-o cylindrowym, co, oczywiście, przemawia na jego korzyść.

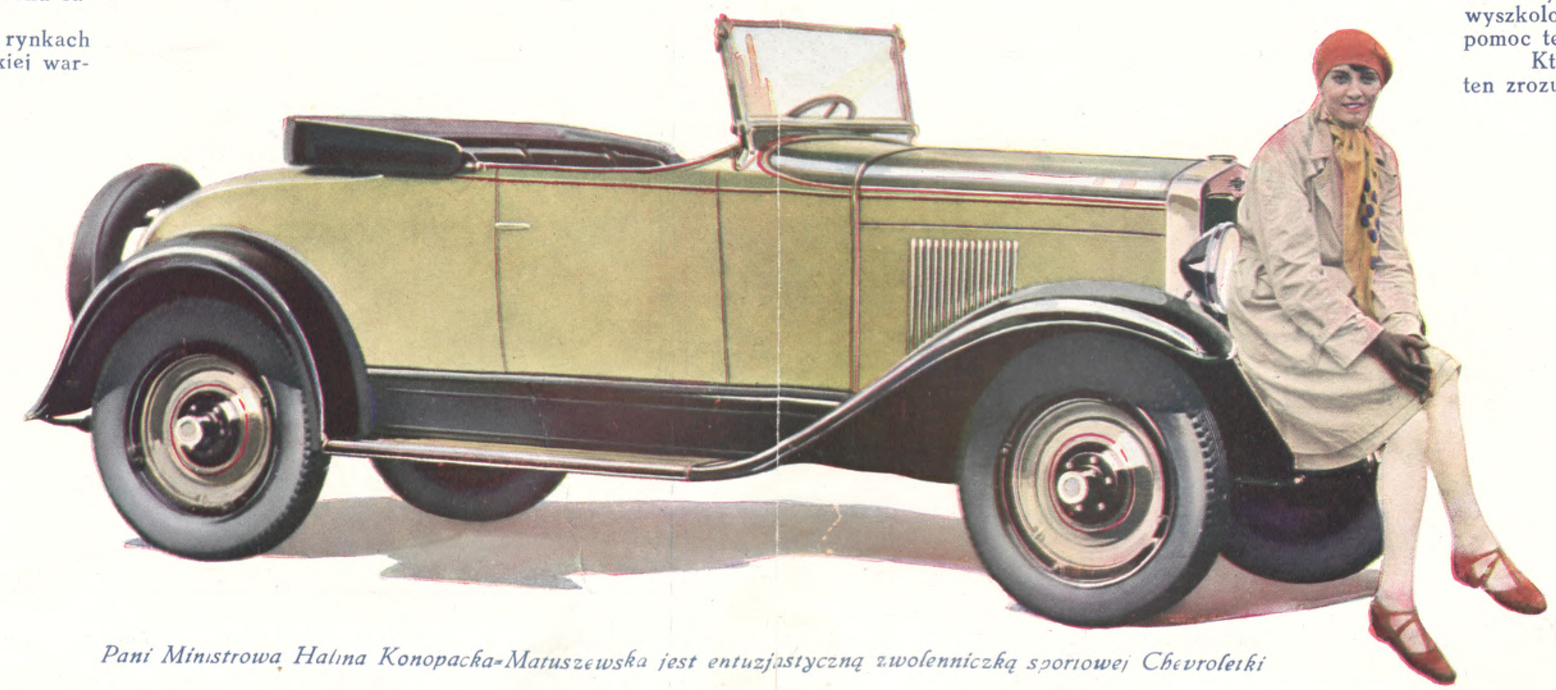
Wszystkie powyższe zalety skłoniły mnie do kupna nowego „Chevroleta", którym zamierzam odbyć w bieżącym sezonie szereg dalszych podróży."

K. Taylor. Profesor Politechniki Warszawskiej.

Dlaczego używam samochodu „CHEVROLET" dla celów szkolnych?

Używam go dlatego, że prócz łatwości przy zamianie części i dobrej obsługi przedstawicielstwa odznacza się on elastycznością silnika, oszczędzającą samochód podczas nauki.

Inż. Bolesław From, Dyrektor Szkoły Samochodowej.



Pani Ministrowa Halina Konopacka-Matuszewska jest entuzjastyczną zwolenniczką sportowej Chevroletki

CO MÓWI PRZEDSTAWICIEL.

Kto po kilkoletniej nieobecności powraca dziś do kraju, zdumiony jest, że w ciągu bardzo krótkiego czasu życie gospodarcze kraju uległo tak znacznym przeobrażeniom. Z podziwem patrzymy na ruch wielkomiejski, na ulice zatłoczone samochodami najróżnorodniejszych marek od skromnych do najwytworniejszym limuzin. Główne arterje miasta przypominają najruchliwsze ulice Paryża lub Londynu. Jakże inaczej było przed pięcioma laty! Samochód uważany był za przedmiot zbytku, dostępny tylko dla wybrańców losu, dla wyższych dziesięciu tysięcy osób.

Przez pięć lat przeszło dwukrotnie zwiększyła się ilość kursujących samochodów w Polsce. Stopniowo samochód przenikał do sfer mniej zamożnych, do ludzi pracujących zawodowo, oceniających wartość zaoszczędzonego czasu przez przyśpieszenie tempa ich pracy. I w tym kierunku postępuje naprzód rozwój automobilizmu w Polsce.

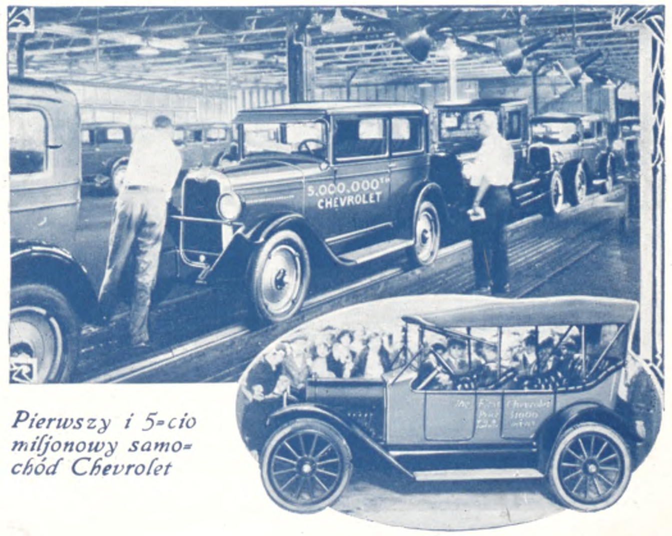
Wozem, dostępnym dla szerszego ogółu stał się samochód Chevrolet, który wkrótce zajął dominujące stanowisko na naszym rynku. Montowanie General Motors pracuje dniem i nocą, aby nadążyć zamówieniom, których ilość z każdym dniem wzrasta. Każdy, kto choćby pobieżnie obserwuje wielkomiejski ruch samochodowy, zpewnością zauważył, że Chevroletów jest znacznie więcej w obiegu, niż wszelkich innych marek.

Pierwszą placówką handlową, która zdawała sobie należycie sprawę z tego, jakie znaczenie dla ekspansji samochodowej w Polsce ma Chevrolet, była firma „Elibor". Jej też inicjatywie zawdzięczać należy powstanie w naszym kraju pierwszej montowni tych samochodów. Kierownictwo firmy zapoznało się z temi samochodami na gruncie amerykańskim, poznało ich zalety i przekonało się osobiście, że odpowiadają one w zupełności naszym warunkom. I nie omyliła się firma w swych przypuszczeniach: Chevrolet stał się rzeczywiście najpopularniejszym samochodem w Polsce.

Tysiące Chevroletów znajduje się w obiegu. Wielka ilość taksówek Chevrolet przyczyniła się wydatnie do wzmożenia ruchu samochodowego na ulicach miasta. Wozy ciężarowe tej marki, stanowią 80% całego transportu ciężarowego. Cały szereg nowych linij autobusowych na podwoziach Chevrolet utrzymuje regularną komunikację międzymiastową w kraju.

Fachową opiekę zapewniają każdemu posiadaczowi Chevroleta stacje obsługi, znajdujące się we wszystkich większych miastach kraju. Stacje obsługi zaopatrzone są we wszystkie części zamienne, posiadają najnowsze urządzenia techniczne i doskonale wyszkolony personel, który zawsze służyć będzie fachową poradą lub okaże niezbędną pomoc techniczną.

Kto styka się z organizacją sprzedaży Chevroletów i korzystał z jej stacji obsługi, ten zrozumie, dlaczego Chevrolet jest dziś najpopularniejszym samochodem w Polsce.



Pierwszy i 5-cio miljonowy samochód Chevrolet



P. Szambelan Adolf Załęski,
członek komisji sport. Automobilklubu Polski

BUICK

Z Buick'a jestem zupełnie zadowolony. Odbywałem dłuższe podróże i stwierdzam, że bierze on świetnie górskie tereny (jeździłem dużo po Małopolsce). Motor mnie nigdy nie zawodził.

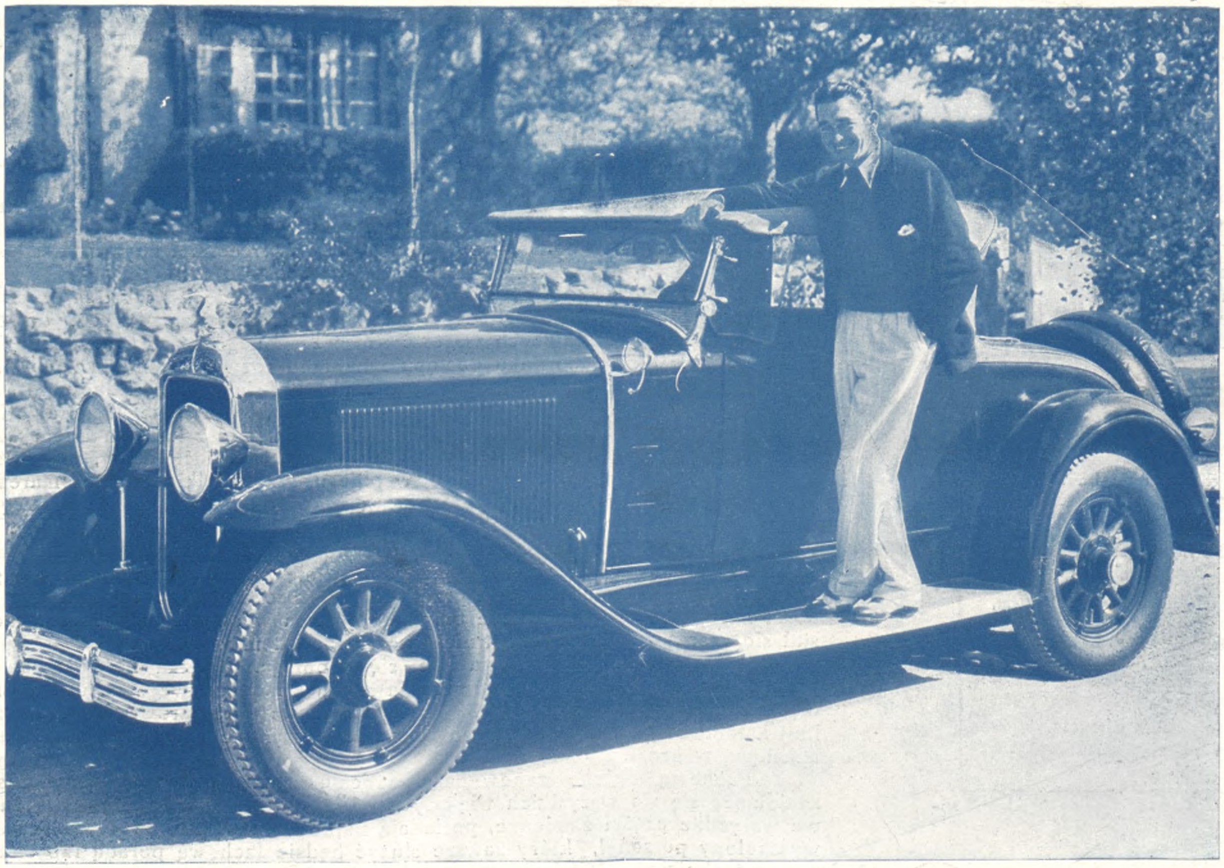
Kiedyś miałem maszynę (firmy tu nie wymieniam), z którą miałem wypadek podczas podróży do majątków swoich na Wołyniu, motor zawodził mnie co kilkanaście kilometrów.

Biuck służy mi bez zarzutu.

Lekko osiągam na nim szybkość 120 klm. na godzinę.

Jeżdżę stale z szybkością 80 klm. i uważam, że jest ona najlepszą dla mego samochodu, przyczem wskazane jest większe obciążenie, wówczas maszyna lepiej niesie, co, oczywiście, zawdzięcza się dobremu resorowaniu.

Wypadków potrzeby nagłego hamowania samochodu miałem na szczęście niewiele. Miałem jednakże jeden wypadek w Poznańskiem, gdy fura naraz zajechała mi drogę, wówczas miałem możność przekonać się o niezawodnym działaniu hamulców na 4 koła.



Artysta wytwórni Universal. Charles Delaney zadowolony z posiadania nowego Buick'a Roadstera

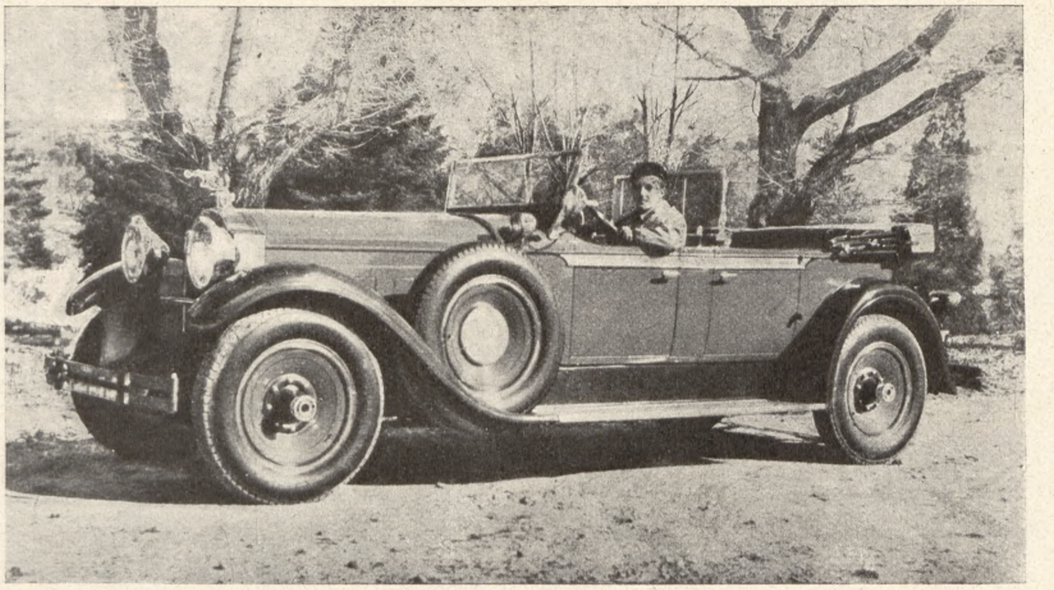
SPIS POSIADACZY BUICK'A:

Poselstwo Amerykańskie, Foksal 3.
„ Szwajcarskie poseł Haus de Segesser, Smolna 25.
Poselstwo Hiszpańskie, Krak. Przedm. 13.
Kolumna Samochodowa p. Prezydenta Rzplitej Polski, Zamek.
Attaché rumuński płk. Nicolaescu, Wiejska 10.
Załęski Adolf, szambelan, Aleja Róż 16.
Hr. Potocki Roman.
Hr. Potocki Maurycy, Jabłonna.
Książe Czetwertyński.
Hr. Marja Tarnowska-Potulicka, Szopena 16.
Generalny Inspektorat Armji, Aleja Ujazdowska 1/3/5.
Ludwik Spiess prezes S. A. Ludwik Spiess i Synowie, Daniłowiczowska 16.
Stefan Spiess, Foksal 8.
Wierzbicki Andrzej, Grochów Dwòr.
Bogusław Herse, Marszałkowska 150.
Dr. Cezary Berezowski, radca prezydj. Rady Ministrów.
Wileńska Dyrekcja Kolei Państw., Wilno.
Ministerstwo Rolnictwa.
Wice-minister Spr. Wewnętrznych.
Minister Komunikacji.



KILKA NAZWISK ZWOLENNIKÓW PACKARDA

Profesor Ignacy Mościcki, Prezydent Rzeczypospolitej
Dr. Arthur Bernardes, Prezydent Brazylji.
Pułkownik Carlos Ibanez, Prezydent Republiki Chilijskiej.
Generał Gerardo Machado, Prezydent Cuby,
Generał Chiang Kai Szek, Prezydent Republiki Chińskiej.
Lauri K. Relander Prezydent Republiki Finlandzkiej.
Generał Dr. Lazaro Chacin, Prezydent Guatemali,
Louis Borno, Prezydent Haiti,
Radża Pudokota,
Książe Tokugawa,
Książę Higashi Kuni
J. K. M. Król Aleksander,
J. K. M. Król Alfons XIII,
Elias Calles, Prezydent Meksyku,
Prezes Rady Ministrów,
Minister Sprawiedliwości,
Minister Rolnictwa,
Vice Minister Spraw Wojskowych,
Szef Sztabu Generalnego,
Dowódca Korpusu Ochrony Pogranicza.
Książę Albrecht Radziwiłł,
Książę Mikołaj, Regent Rumunji,
Król Jerzy Grecki,
Dr. Pio Romero Bosque, Prezydent Salvadoru,
J. W. Książe Karol Szwedzki,



Następca tronu hiszpańskiego

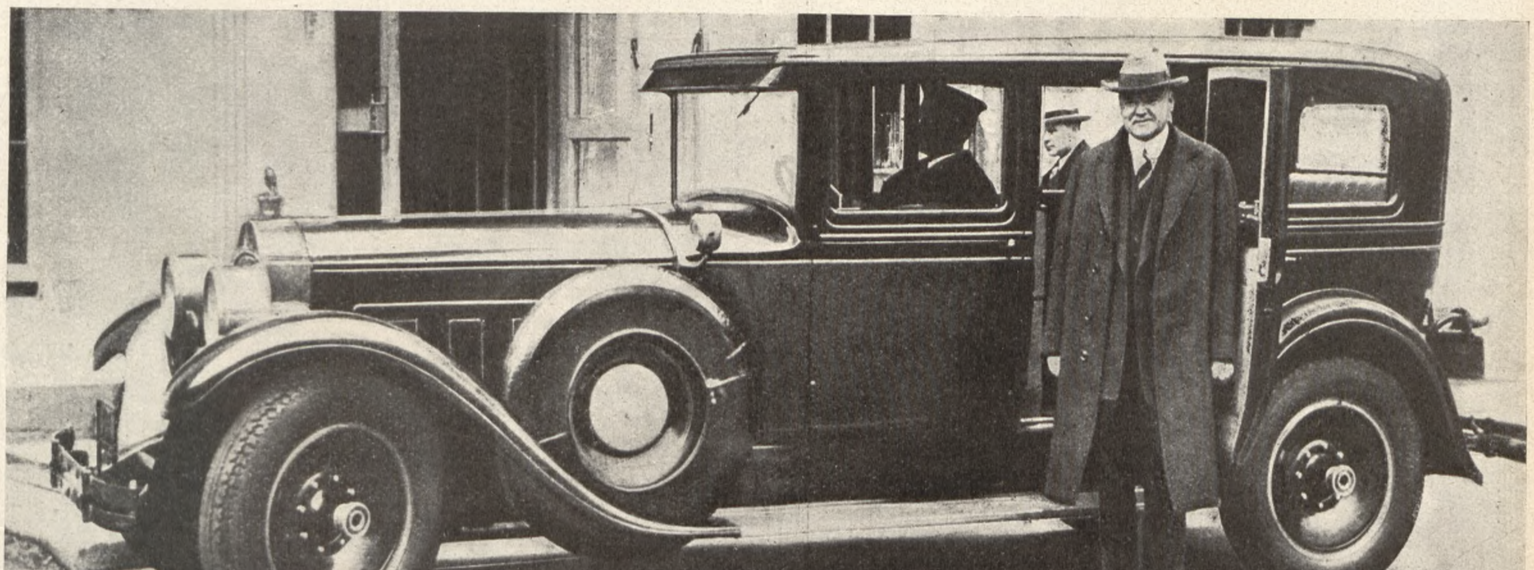
PACKARD



Królowa hiszpańska Wiktorja



Król Chrystjan X Duński i Prezydent Finlandji



H. Hoover, Prezydent Stanów Zjednoczonych A. P.

CHRYSLER

Pan Prezydent Rzeczypospolitej
Pan Minister Gen. Sławoj-Składkowski
Jego Magnificencja Rektor Uniwersytetu Warszawskiego
Ministerstwo Spraw Wojskowych
Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Gen. Inspektorat Sił Zbrojnych
Główna komenda P. P.
Województwo Śląskie
Dyrekcja Robót Publicznych Woj. Warsz.
Dyr. Państw. Wytw. Uzbrojenia
Powszechny Zakład Ubezpieczeń
Państw. Zakład Wych. Fiz i Przysp. Wojsk.
Poselstwo Szwedzkie
Poselstwo Tureckie



J. O. Ks. Janusz Radziwił
J. O. Ks. Paweł Sapieha
J. O. Ks. Roman Sanguszko
J. W. Hr. Remigjusz Grocholski
J. W. Hr. Zygmunt Jezierski
J. W. Hr. Jerzy Jezierski
J. W. Hr. Andrzej Komorowski
J. W. Hr. Stanisław Potocki



WALTER CHRYSLER
założyciel i prezes zakładów samochodowych Chrysler Motors Corp.

J. W. Hr. Stanisław Rey
J. W. Hr. Adam Tarnowski
J. W. Hr. Tomasz Zamoyski
J. W. Hr. Michał Zamoyski
J. W. Hr. Konstanty Zamoyski
J. W. Bar. St. Chłapowski
W. P. Karol Wagner Prezes Wileńskiego Automobilklubu
W. P. Teodor Ender
W. P. Karol Buhle
W. P. Michał Berson
W. P. Maurycy Poznański
W. P. Dyr. Arnold Szyfman
Związek Ziemian
Zjednoczone Huty „Królewska" i „Laura"
Zakłady Ostrowieckie, Sp. Akc.
Zakłady Solvay w Polsce
Zakłady Amunic. „Pocisk".
„Firley" Sp. Akc.
Tomaszowska Fabryka Sztucznego Jedwabiu
„Century" Sp. Akc.
Elektrownia Łódzka
„Unia" Sp. Akc.
Cukrownia „Brześć Kujawski"
Cukrownia „Częstocice"
„Patria" Tow Ubezp.
Powszechny Bank Związkowy
Bank Handlowy w Łodzi etc. etc.





p. M. Majdrowiczówna i p. Chmara w samochodzie Chrysler Roadster 75.

ESSEX

Drobna część nazwisk posiadaczy samochodów „ESSEX" model 1929 r. świadcząca, iż samochody te zyskały zasłużone wzięcie wśród wszelkich warstw społeczństwa, używających samochody osobowe:

ZIEMIANIE

Hr. Larisch Mönnich, Jaworze koło Bielska,
Hr. Bohdan Sołtan, Brzostowica Murowana,
Ł. Wołkowicka, Mała Brzostowica,
W. Kruszewski, Chrobrów,
K. Osmolski, Osmolice,
Hr. Potulicka, Potulice,
Fischer von Mollard,
Hr. J. K. Ostrowski, Ujazd,
H. Włoczewski, Ustronie,
J. Dragon, Słupecko,
W. Umiestowski, Stoki,

WŁADZE RZĄDOWE I SAMORZĄDOWE

Urząd Wojewódzki (Okr. Dyr. R. P. Białystok,
Starostwo, Żywiec
Starostwo Lubliniec,
Starostwo Sokal,
Kasa Chorych, Węgrów.

ADWOKACI I LEKARZE

L. Golczewski, Radom,
M. Goldstein, Warszawa,
R. Wajnikoni, Łódź,
J. Sopoćko, Wilno,



„Od rana do późnego wieczora pracuje nasz „ESSEX", służąc co godzinę innemu uczniowi. Jest łatwy, miły i wygodny w prowadzeniu, a przytem, — co najważniejsze — wyszkolił już ponad dwustu uczniów, przeszedł kilkanaście tysięcy klm., a jeszcze ani razu nie sprawił nam zawodu. Jesteśmy z tego wozu bardzo zadowoleni i dajemy temu wyraz przez zakup dalszego „ESSEX'A".

Szkoła Samochodowa
Syndykatu Turystycznego.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE I HANDLOWE

„ROBUR" — Katowice,
„Atlantyk", Oświęcim,
Krusche i Ender, Łódź,
Stow. Mechaników Polskich z Ameryki S. A. W-wa,
T-wo. Zakł. Metal. B. Hantke, W-wa,
Niels Barren, W-wa,
Niels Herzfeld i Victorius, Grudziądz
Zakł. Przemysł. „NIECHCICE",
Mr. Jan Gessner — Warszawa,
„Limanowa", Kraków,
Szkoła Samoch. Polsk. Y. M. C. A., Łódź,

TOWARZYSTWA ASEKURACYJNE

Warszawskie Tow. Ubezpieczeń, Poznań,
Towarzystwo Ubezpieczeń „EUROPA" S. A. Łódź,

LEKARZE

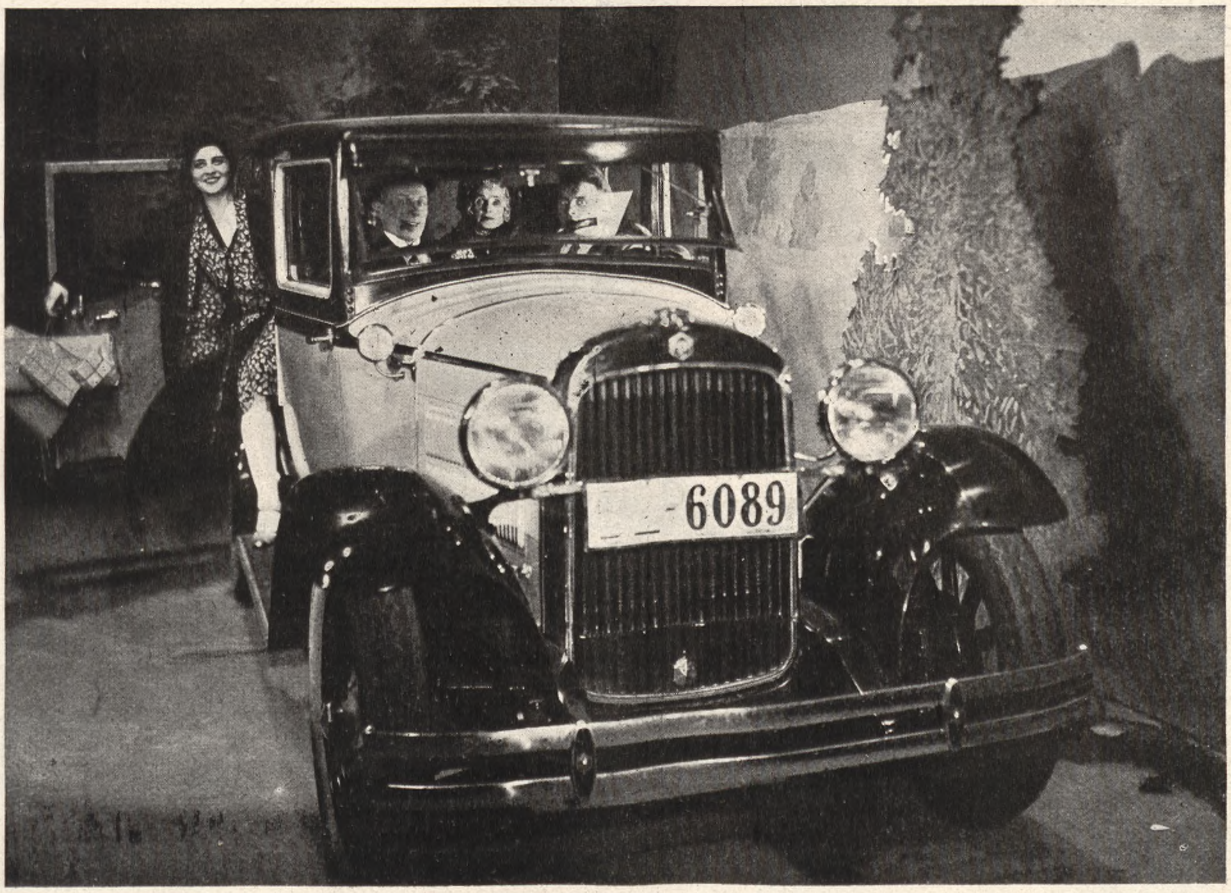
Dr. Rosiewicz, Łódź,
Dr. Bieleński, Warszawa,
Dr. Krygier, Świętochłowice,
Dr. Bociański, Szarlej,
Dr. Wojewidzka, Stanisławów,
Dr. Majkowski, Białystok,
Dr. Makowski, Krościenko,
Dr. H. Karwowski, Zakopane,

INŻYNIEROWIE

Inż. K. Martini, Warszawa,
Inż. W. Szereszewski, Łódź.

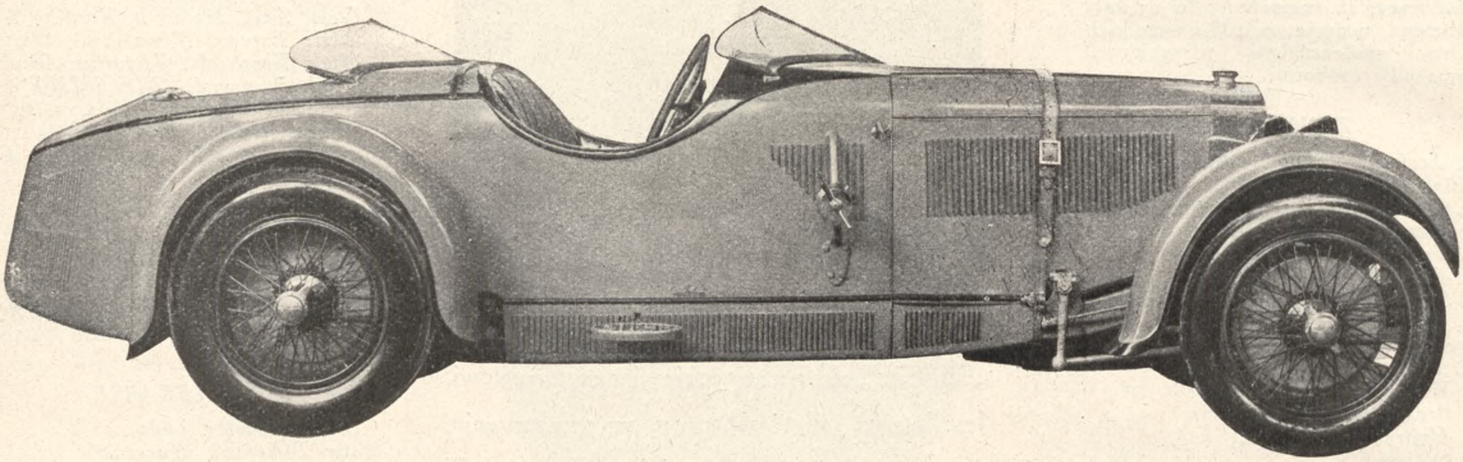
REJENCI

Słupski — Kielce,
Kaliniewicz — Przasnysz.



Jeden z licznych Essex'ów, które stają się coraz bardziej modne dzięki pięknej linji i estetycznemu wyglądowi karoserji.

STEYR



Nowy model wyścigowy 140 konnego Steyr'a

KILKA NAZWISK
WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW
„STEYR“

Jan Marja Ks. Drucki - Lubecki,

Jerzy ks. Lubomirski,

Karol Hr. Chodkiewicz,

Juljusz Br. Heinzel,

Hans Hr. Huyn,

Wojciech Hr. Gołuchowski,

Piotr Hr. Komorowski,

Erazm Hr. Korytowski,



Sportsman Hr. Kinsky

KILKA NAZWISK
WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW
„STEYR“

Edward Hr. Krasicki,

Józef Hr. Michałowski,

Franciszek Hr. Mycielski,

Artur Hr. Potocki,

Karol Hr. Skarbek,

Poselstwo austryjackie,

Poselstwo węgierskie,

Poselstwo estońskie.



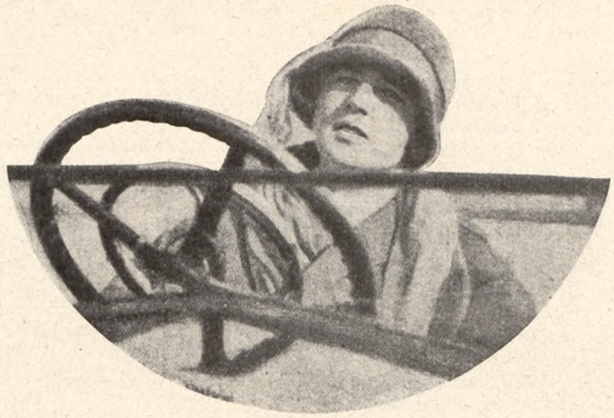
Fabryka „Steyr“ wyrabia całą gamę typów samochodów i karoserji osobowych, jak również samochody ciężarowe i przemysłowe. Fenomenalny materjał jak i precyzyjność wykonania cechuje wyroby tej fabryki. Rewelacyjny nowy typ XX 40 HP oznacza się fenomenalną akceleracją przewyższającą dużo sławne pod tym względem samochody amerykańskie. Świetne zawieszenie, nowe resorowanie i konstrukcja łamanych półosiek wahadłowych umożliwia bez szkody dla samochodu nawet najszybszą jazdę po najgorszych drogach. Wyposażenie tego samochodu uwzględnia wszelkie wymogi techniki ostatnich dni. Niska cena, dogodne warunki sprzedaży, ekonomja w zużyciu materjałów pędnych, czyni ten samochód dostępnym dla każdego.



KILKA NAZWISK
Z ZŁOTEJ KSIĘGI WŁAŚCICIELI
SAMOCHODÓW

FIAT

ks. Adam Czartoryski — Warszawa
ks. Heronim Radziwiłł z Balic
ks. Konstanty Radziwiłł z Zegrza
hr. Franciszek Hutten - Czapski z Nowosiółek
hr. Michał Krasiński z Bojar
hr. Marta Krasińska — Warszawa
hr. Zygmunt Broel - Plater z Białaczewa
hr. Jan Potocki z Rymanowa
hr. Adam Stadnicki z Nawojowa
Piotr Bagniewski z Okęcia
Alojzy Bronikowski z Łęki
Józef Bronikowski ze Szczypiorny
Adrjan Chełmicki z Okalewa, Vice-Prezes Automobilklubu Polski
Stanisław Eynarowicz z Ostrówka
Zygmunt Glinka z Suchej
Jerzy Krzymuski z Ośna Górnego
Kazimierz Krzymuski z Bronowa
Inż. Witold Mokiejewski z Rzucowa
Senator Ludomir Pułaski z Grzymiszewa
Marja Skrzydlewska z Chwalibogowa

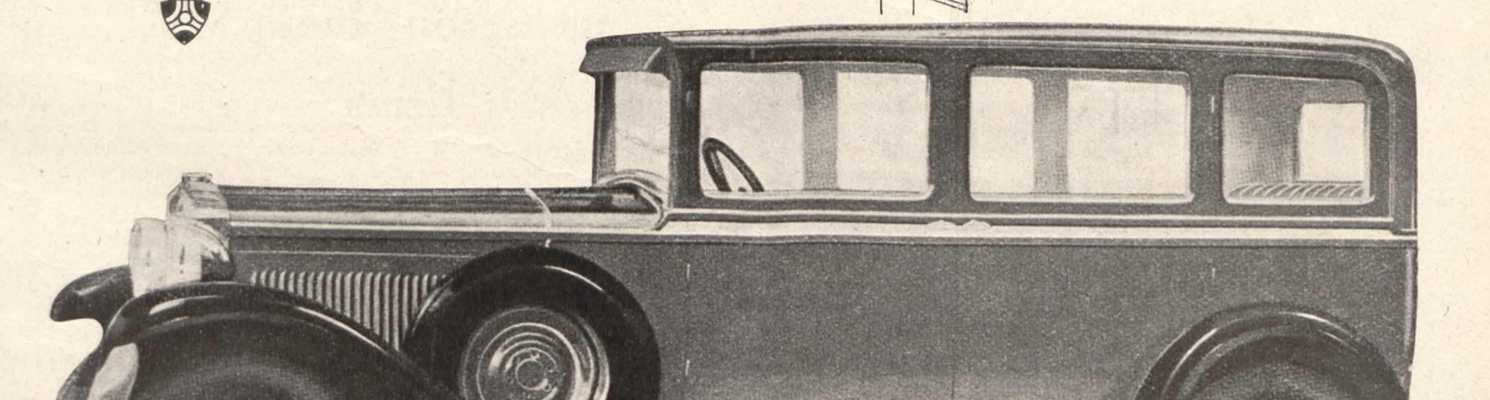


Hr. Marja Tarnowska z Dzikowa przy sterze swego Fiata 509

Julja Nekanda-Trepka z Rychłocic
Wojciech Wyganowski ze Złotnik
Huta Bismarcka—Wielkie Hajduki
Giesche S. A. — Katowice
Modrzejowskie Zakłady Górnicze— Sosnowiec

Andrzej Potworowski z Kobylnik
Norblin, B-cia Buch i Werner S. A. — Warszawa
Starachowickie Zakłady Górniczo-Hutnicze — Warszawa
„Saturn" T-wo Górniczo - Przemysłowe — Sosnowiec
Węgloblok S. A. Warszawa
I-a Fabryka Lokomotyw w Polsce — Warszawa
Tow. Akc. Widzewskiej Manufaktury Bawełnianej — Łódź
Zjednoczone Huty Królewskie — Katowice
Dyr. Mieczysław Brun — Warszawa
Dyr. Janusz Regulski—Warszawa, Vice - Prezes Automobilklubu Polski i Prezes Komisji Sportowej
mec. Eugenjusz Barcikowski — Włocławek
mec. Dr. Stanisław Celichowski — Poznań
mec. Stanisław Miłodrowski — Warszawa
Dr. Wacław Bihler — Warszawa
Dr. Remigjusz Stankiewicz — Warszawa
Dr. Michał Voit — Lublin





Model 521/C.

PANI!

Odnawiając swe mieszkanie, zwróć najbaczniejszą uwagę

na

tapety

Artystyczny i umiejętnie dobrany do całości wnętrza wzór tapet jest zasadniczym warunkiem prawdziwego piękna mieszkania.

Prawdziwą rewelację w dziedzinie obić ściennych przygotowała na sezon bieżący firma

F. Staszewski

Warszawa, Mazowiecka 8 — Telefon 70-85

Fabryka własna

ESSEX ZWYCIĘŻA MAC KIDE'A

Pan, który owego sobotniego popołudnia zjawił się w biurach sprzedaży „Essexa" był niezmiernie eleganckim i dystyngowanym człowiekiem.

Wyraził on niezmienne życzenie rozmowy z dyrektorem sprzedaży, któremu oznajmił niskim zrównoważonym głosem, iż pragnie nabyć samochód „Essex", który już od dłuższego czasu należał do jego marzeń.

Nie trwało długo, a elegancki pan wybrał wspaniałą limuzynę „Essex" najnowszy model 1929, zwany „The Challenger".

— Czy nabywa pan wóz za gotówkę, czy na warunkach ratalnych? — zapytał sprzedawca.

— Naturalnie za gotówkę — odpowiedział elegancki nieznajomy. Dobył flegmatycznie książeczki czekowej, wpisał żądaną sumę, wyrwał czek i podał go sprzedawcy.

— Zrealizuje go pan w poniedziałek.

Sprzedawca zawahał się. Klijent był wprawdzie eleganckim i sympatycznym człowiekiem, czek był bardzo ponętny... ale, któż w obecnych czasach może sobie pozwolić na zbytnie zaufanie do ludzi.

A jeżeli czek nie ma pokrycia?...

Tego samego zdania był i dyrektor sprzedaży, który w delikatnej formie wyłożył swe zastrzeżenia eleganckiemu panu.

Elegancki pan odpowiedział na to, że czuje się wielce zdumiony, iż podobne zastrzeżenia może wogóle ktokolwiek wysuwać pod jego adresem. Skoro jednak wątpliwości jakiekolwiek istnieją — on uczyni natychmiast wszystko, by dowieść, iż czeki jego są równie dobre, jak czeki Morgana.

Służy więc referencjami. Niechaj dyrektor sprzedaży zechce zatelefonować do firmy jubilerskiej, gdzie nabywa on często klejnoty, płacąc zawsze godnymi zaufania czekami. Niechaj zechce zadzwonić do dyrekcji hotelu Europejskiego i dowie się tam o Mac Kide'a...

Dyrektor zadzwonił do owej znanej firmy jubilerskiej, zadzwonił do dyrekcji hotelu Europejskiego i zapytał o pana Mac Kide'a, poczem z rozjaśnioną twarzą zwrócił się do kupującego:

— Referencje są zupełnie wystarczające, przyjmuję czek pana.

Mac Kide uznał to za zupełnie naturalne, skinął flegmatycznie głową — poczem odjechał w wspaniałym nowozakupionym wozie.

Nie minęło dwu godzin, gdy piękny „Essex" The Challenger powrócił, a powrót jego napełnił dyrektora sprzedaży najsmutniejszymi refleksjami. Przy kierownicy „Essexa" siedział już inny pan, ani o cal mniej elegancki, ani o cal mniej miły. Pan ów wszedł do biura „Essexa" i oznajmił, że prosi o poczynienie paru drobnych poprawek w znakomitej maszynie, którą przed chwilą nabył.

Urzędnikowi „Essexa" wystarczyło jedno spojrzenie na maszynę, by przekonać się, że był to ten sam „Essex" The Challenger, który został przez firmę dopiero co sprzedany panu Mac Kide'owi, za czek o znakomitem i pewnem pokryciu.

— Od kogo pan nabył tę maszynę? — zapytał urzędnik, czując iż robi mu się dość niewyraźnie.

— Nabyłem ją niecałą godzinę temu — odpowiedział przybyły.

— Okazyjnie? Od kogo?...

— Od jakiegoś pana, którego nazwiska nie znam. Wiem tylko, że mieszka w hotelu Europejskim.

Urzędnikowi naprzemian robiło się to zimno, to gorąco.

— Czy można zapytać za jaką sumę nabył pan ów wóz? — zapytał drżącym głosem.

— Dlaczegóżby nie — odparł elegancki pan, wymieniając przytem sumę o 70 procent niższą, od istotnej wartości wozu — ów pan zmuszony był do natychmiastowego wyjazdu i dlatego odstąpił mi wóz za tak niską cenę.

Teraz urzędnik nie wahał się już dłużej, lecz co tchu pobiegł do dyrektora sprzedaży, oznajmiając mu żałosną nowinę.

Sprawa była jasna, jak lipcowe słońce. Pan Mac Kide był najwyraźniejszym oszustem, czek nie miał pokrycia i dlatego Mac Kide sprzedał auto za tak bajecznie niską cenę. Czek do realizacji mógł być posłany w poniedziałek rano, a tu była sobota.

Oszust miał więc, aż nadto czasu, by ulotnić się jak kamfora...

Dyrektor sprzedaży, po krótkim namyśle postanowił działać energicznie i zadzwonił do najbliższego komisarjatu policji.

Niefortunny nabywca samochodu został poddany przesłuchaniu, nie wiele jednak wiedział ponad to, co powiedział poprzednio. Mieszkał również w hotelu Europejskim i przechodził właśnie przez hall, gdy pan Mac Kide przystąpił doń i zaproponował kupno, za bezcen, nowiuteńkiej maszyny, która stała przed hotelem. Okazja była naprawdę niezwykła.

Teraz komisarz policji, nabywca wozu i dyrektor sprzedaży udali się przechodzącym tak niezwykłe koleje losu „Essexem" do hotelu Europejskiego.

— Pan Mac Kide — oświadczył im portjer — zakupił w Orbisie bilet do Poznania i przed chwilą odjechał na dworzec.

— Prędko! Prędko!! — zawołał dyrektor sprzedaży.

— Będziemy mieli ptaszka — oświadczył komisarz policji, w czasie, gdy auto mknęło ulicą Mazowiecką — żebyśmy tylko zdążyli na czas.

Samochód zatrzymał się przed dworcem głównym. Trzej panowie, jak wicher wpadli na stację.



Poszukiwania nie trwały długo. Elegancki pan i sprytny oszust w jednej osobie spożywał z całym spokojem befsztyk w restauracji kolejowej I klasy.

Komisarz policji, podszedł ku niemu.

— Czy pan Mac Kide?...

— We własnej osobie.

— Pan nabył dziś popołudniu samochód w zakładach „Essex", płacąc czekiem na P. K. O. następnie zaś sprzedał go pan zabezcen temu panu?

Mac Kide uśmiechnął się:

— Informacje pana są dobre. Tak, nabyłem dziś pięknego „Essexa" i mocno żałuję, że musiałem go sprzedać tak rychło. Miałem jednak powody, by nie jechać nim do Poznania i nie zatrzymywać go.

— Ale dlaczego sprzedał go pan tak tanio?

Indagowany zdawał się nie rozumieć.

— „Essex" był moją własnością — rzekł powoli. — Moją własnością mogę, jak sądzę, dowolnie rozporządzać.

— Niemniej sprawa nie jest jasna. Jest pan podejrzany o wystawienie czeku bez pokrycia. Bardzo mi przykro, panie Mac Kide, ale do wyjaśnienia sprawy muszę pana zatrzymać. Panie Mac Kide, pan jest aresztowany.

— Aresztowany?...

Mac Kide spojrzał na zegarek, poczem zaczął mówić, ze zwykłym sobie spokojem:

— To jakieś przykre nieporozumienie. Czek ma pokrycie, co do grosza. Po zakupieniu samochodu udałem się do hotelu, gdzie doręczono mi depeszę wzywającą mnie do Poznania w sprawach dla mnie ważnych. Nie miałem, niestety, przy sobie potrzebnej na wyjazd gotówki, zaproponowałem więc temu panu, przypadkowo w hallu hotelowym spotkanemu, kupno auta, na specjalnych warunkach. Sprawa jest prosta. Za dwadzieścia minut odchodzi „express" do Poznania. Jutro mam tam do załatwienia sprawy drobne, ale o ile nie będę w poniedziałek, o 1.30 na giełdzie w Poznaniu stracę 300.000 złotych.

— Czy ma pan przy sobie otrzymaną depeszę? — zapytał komisarz policji.

— Niestety, zniszczyłem ją...

Komisarz ruszył ramionami:

— Pan pójdzie ze mną...

— Bardzo chętnie. Oznajmiam jednak przy świadkach, że, gdy sprawa się wyjaśni, wniosę skargę o odszkodowanie w sumie 300.000 złotych, które stracę nie będąc w poniedziałek na giełdzie w Poznaniu.

Urzędnik policji uśmiechnął się pod wąsem. Znał on dobrze groźby i sprytne wybiegi światowych oszustów.

*

Pan Mac Kide pozostał w Warszawie i w zaciszu policyjnego aresztu rozmyślał smętnie o zmienności losów ludzkich.

W poniedziałek rano jednak czek jego, posłany do P. K. O. został przyjęty i bez żadnych zastrzeżeń zrealizowany...

Skonsternowany dyrektor sprzedaży udał się natychmiast do komisarjatu policji.

Komisarz policji wysłuchał go z uwagą. Następnie pokiwał ze zdziwieniem głową i rzekł:

— To zagadkowa historja. Komunikowałem się telegraficznie z Scotland Yardem w Londynie i prefekturą policji w Paryżu. Mac Kide jest faktycznie oszustem. Odsiadywał już dwa lata w Darmoor za fałszerstwo biletów bankowych. W tej jednak sprawie jest tak w porządku, że muszę go natychmiast zwolnić. Nie mogę jednak oprzeć się uczuciu, że kryje się w tem wszystkiem jakieś tęgie łajdactwo...

Mac Kide został zwolniony o godz. 9.25 rano.

Przyjął wiadomość o zwolnieniu ze spokojem i zwrócił się do dyrektora sprzedaży „Essexa".

— A teraz przypominam panu, że, zgodnie z zapowiedzią, będę firmę „Essex" skarżył o 300.000 zł. odszkodowania. Mam świadków, że ostrzegałem pana.

Komisarz policji spojrzał z przerażeniem na dyrektora. A więc na tem polegał piekielnie sprytny plan oszusta. A więc aresztowanie było tylko na rękę jego zamiarom...

Ale dyrektor sprzedaży firmy „Essex", który również zrozumiał na czem oszust chciał wygrać, uśmiechnął się tylko i dobył zegarka:

— Pan twierdzi, że musi pan być dziś o 1.30 w Poznaniu?

— Nieodzownie, tracę inaczej 300.000 zł., które firma „Essex" musi mi zwrócić.

— Nic podobnego — odparł wesoło dyrektor. — Zrobimy co innego. Szkoda, że sprzedał pan swą maszynę tak tanio, zrobił pan bardzo zły interes. Zamiast 300.000 zł. daję panu nasz firmowy samochód i szofera do dyspozycji, zdąży pan na czas.

— Jakto? Będę o 1.30 w Poznaniu?...

— Nawet wcześniej. Czyż pan nie wie, że nasz „Essex" nosi dumne miano „The Challenger" — wyzywający przestrzeń. Pojedzie pan z wichrem w zawody.

— I dyrektor podszedł do telefonu, by zatelefonować do garażu, podczas gdy Mac Kide miał minę godną największego współczucia.

Marek Romański.

„ZABAWKI DLA WARSZAWKI"

REWJA LETNIA W TEATRZE „MORSKIE OKO"



Stanisława Karlińska.

Po siedmiu krowach bardzo tłustych, na scenę „Morskiego Oka" zawitała krowa dość chuda. Miejmy nadzieję, że będzie to jedyna z biblijnych krów siedmiu. Bo przecież po urlopach letnich członkowie stałego zespołu powrócą na swe stanowiska i przywrócą pierwszej scenie rewjowej jej niedawny blask.

W podrzędnym teatrze rewji takie „Zabawki" w sezonie letnim moglibyśmy uważać za całkiem zadawalające. Lecz w „Morskiem Oku"?... Noblesse oblige! Po wystawnych „Klejnotach" po wytwornej „Warszawie w kwiatach" przyszła kolej na... ogródek warzywny. Po bzach — cebula.

Znamiennym faktem jest dopuszczenie do pracy literackiej w teatrze siły nowej, w zakresie humoru rewjowego — pierwszorzędnej. Tembardziej uboga w dowcip i niesmaczna wydaje się konferansjerka, preparowana, starym sposobem i przy pomocy starych, patynowanych kawałów.

Poprzednio, gdy przepych wystawy i doskonały montaż spektaklu wywierały dominujący wpływ na wrażenie ogólne, twierdzono powszechnie, że „Morskie Oko" nie daje pola do popisu poszczególnym aktorom. Obecnie wystawy nie można uważać za imponującą, mimo to jednak i aktorzy niewiele mają pola do popisu.

Zula Pogorzelska poza dowcipnym monologiem ma tylko szablonową piosenkę i dwa skecze bez znaczenia.

Nowicka i Walter, doskonała para charakterystyczna poza wesołym obrazkiem swojskim muszą produkować repertuar małowartościowy. Karlińska przy pomocy Ninki Wilińskiej dźwiga niewdzięczne brzemię konferansjerki.

Nowy nabytek teatru, p. Rita Gazel nie posiada warunków, któreby mogły usprawiedliwić zaangażowanie jej do „Morskiego Oka".

Prawdziwie miłą niespodziankę sprawił zespół baletowy, zdradzający coraz większy nakład pracy i ambicję zbiorową.

NA PLAŻY

Hasło dnia brzmi: — Być opaloną! Na orzech, na mahoń, na bronz, na heban... Jaknajmocniej, jaknajgruntowniej, jaknajwszechstronniej... Z tą wszechstronnością to jest kłopot nielada, bo trudno się opalić dalej niż pozwala kostjum, a potem zdarzy się suknia wieczorowa z głębszym dekoltem i okaże się, że plecy są w kratki i łatki niczem holenderskie cielę. Choć tu płacz.

Bo i co pocznie, kiedy na całe miasto stołeczne Warszawę, jedyne, jakie takie solarium, posiada pono tylko Warszawski Klub Wioślarek, a na całem polskiem morskiem wybrzeżu, o niczem podobnem ani słuchu. Pozostaje więc tylko wzdychać z rezygnacją i plażując w kostjumie rozpinać i obsuwać ramiączka, kiedy nikt nie widzi, albo nawet właśnie wtedy... kiedy widzi.

Jeżeli chodzi o opalenie się, to wybór plaży jest sprawą natury podrzędnej; można się opalić u Kozłowskiego i na Poniatówce, w Cannes i w Biarritz, na Helu i na Jastrzębiej Górze, w Konstancinie i w Kaczym Dole. Można też potem opowiadać znajomym o wycieczce do Egiptu, a ludzie, przy odrobinie dobrej woli uwierzą. Bo wszędzie, gdzie jest słońce i byle kałuża do odbicia jego promieni, można, przykładając do tego trochę starania i dużo cierpliwości, zdobyć modny, miedziano - złocisty kolor skóry.

To jeżeli chodzi o samą opaleniznę, bo zresztą, każdy to zrozumie: plaża plaży nie równa. Zwłaszcza pod względem toaletowym. w rodzimych Kaczych i Kurzych dołach wystarczy byle trykot, a zamiast płaszcza kąpielowego, pierwszy lepszy szlafroczek. Jadąc na bursztynowy brzeg (bardzo malownicza nazwa polskiego wybrzeża) należy mieć koniecznie kąpielowy ensemble. Co to znaczy? No więc gumowe pantofelki, czepeczek, ewentualnie i pasek, w jednym kolorze. Zwłaszcza pantofelki, i to na dość grubej podeszwie, są niezbędne — nasze polskie morze nie grzeszy nadmiarem gościnności. Ale to jeszcze nie wszystko, toby było za proste. Sztuka rozebrania jest dla eleganckiej kobiety kunsztem o wiele bardziej zawiłym niż sztuka ubierania się.

Właściwy kąpielowy ensemble to trykot i płaszcz harmonizujące ze sobą. Nareszcie doszłyśmy do przekonania, że długie i obszerne chałaty, niedbale skrajane z kąpielowych prześcieradeł, są prawdziwem zaprzeczeniem elegancji. Modny obecnie płaszczyk kąpielowy nie sięga niżej kolan i robi się z tkaniny, równie wchłaniającej wilgoć, lecz o wiele lżejszy niż dotychczasowe. Barwą musi być dobrany do trykotu kąpielowego lub jego przybrania. Bo w zakresie kostjumu kąpielowego to jednak nic się lepszego nie daje wymyślić jak poczciwy, stary trykot.

Próbowali ubiegłego lata niektózy grands faiseur'ry lansować coś w rodzaju balowej sukni na plażę, ale po wyjściu z wody wyglądało to tak skandalicznie, że skonfundowani autorzy wyparli się swego dzieła. Powiecie mi panie, że kąpiel a plażowanie — to dwie różne sprawy, że kąpać się i plażować w tym samym kostjumne to nawet niezdrowo, że dostaje się od tego reumatyzmu. Racja, święta racja. To też trzeba mieć ze sobą na plaży dwa kostjumy, ale oba z prawdziwego zdarzenia. Widziałam ostatnio w jednym zparyskich żurnali taki kostjum na plaży: pancerzyk z metalowej siatki i bufiaste spodeńki z karmazynowego aksamitu. Ładne? Nawet bardzo ładne dla pazia z humorystycznej rewji, ale na plaży, gdzie piasek, i muł, i woda... br...

Nie, stanowczo niema, jak trykot i to czarny trykot. Cóż kiedy ostatnio wszystkie sklepy są przepełnione kostjumami w paski i w kratki i w futurystyczne łamańce, jasnemi w górze, ciemnemi w dole, a wśród całej tej żydowszczyzny niepodobna znaleźć uczciwego, gładkiego trykota. A tymczasem zagranicą tout ce qu'il y a de plus chic — jest właśnie jednobarwny trykot z wyszytym z lewej strony emblematem.



Dystyngowany francuski kostjum kąpielowy

Może nim być minjaturowy okręcik, może być monogram lub anagram właścicielki. Bardzo zabawnie wygląda pełne imię, wyhaftowane umyślnie koszlawemi literami. I to jest właśnie dernier cri. Ponieważ plażować w gumowym czepku nie można, niczem nie przykryte włosy mogą na słońcu zmienić kolor na inny, zgoła niepożądany, nosi się czapki pilotki z jedwabnego trykotu, kapelusiki z białej piki naśladujące przykrycia głowy amerykańskich marynarzy, wreszcie mięciutkie turbaniki z cienkiego, wełnianego trykotu w pasy.

Te ostatnie ślicznie się układają na odrastających włosach. Największą rozkoszą życia na plaży jest możność plażowania przez cały dzień. Niestety, okazuje się, że „nie wypada". Powstają różne modne przepisy na temat kiedy można paradować w samym kostjumie a kiedy nie, Ot poprostu złośliwe ograniczanie wolności osobistej. Szczęściem w kraju i zagranicą istnieją kobiety dość sprytne, aby ominąć to, czego się nie da przekroczyć. Dwa fartuszki pstrego jedwabiu lub trykotu; jeden z nich, zawiązany w pasie, zastąpi spódniczkę, drugi, na ramionach, pelerynkę. Gotowa suknia, w której można pójść na śniadanie lub podwieczorek do najmniej tolerancyjnego kasyna. A potem z powrotem na plażę.

Wstążki w pasie spódnicy i szyi w mig się rozwiązują i znowu radosna swoboda nagości ledwie przy słonętej miękkim trykotem i znowu woda i słońce. Hip, hip, hurra!

A suknie? O ile wyjeżdżamy na wakacje z zamiarem plażowania, ktoby myślał o sukniach? Najwyżej jakiś pstry pullover i fałdowana spódniczka na wietrzne poranki i jakiś sen z kwietnego muślinu na wypadek tanecznej okazji. Długi tren bardzo długi i równie obszerny, jak powiewny.

Tyle na plażę krajową. A na zagraniczną? Ha, to ja mam Panią uczyć? Proszę tylko wyjechać, a po powrocie poproszę Panią o interwiew w sprawie ostatnich nowości na plażach europejskich.

Well.

SEWERYNA



„Legenda o garbusku"



„Płomienna noc"



„Hamlet"



„Wicek i Wacek"

Niewiele jest miast w Europie, któreby mogły się poszczycić tak znakomitym i tak wszechstronnym materjałem aktorskim, jakim rozporządza Warszawa. W poprzednim numerze naszego pisma zamieściliśmy szereg podobizn Junoszy-Stępowskiego. Obecnie dajemy serję podobizn Seweryny Broniszówny, najlepszej artystki charakterystycznej stołecznych teatrów.

Zadziwiająca jest zaiste skala tego nieprzeciętnego talentu. Poczynając od ról groteskowych i farsowych, aż do głębokich dramatów psychologicznych, dla każdej roli potrafiła Broniszówna stworzyć typ nowy, odrębny.

BRONISZÓWNA



„Okręt sprawiedliwych"



„Tak jest, jak wam się wydaje"



„Miłosierdzie"



„To, co najważniejsze"

Z tą rozpiętością talentu Broniszówny ściśle się łączy jej umiejętność przeistaczania się zewnętrznego. Weźmy dla porównania chociażby dwie role: siostry miłosierdzia w „Okręcie sprawiedliwych" i nauczycielki w sztuce tegoż Jewreinowa „To, co najważniejsze". Jeżeli cenimy i szanujemy artystki, stwarzające przed nami na scenie złudzenie urody i piękności, jeszcze większy respekt winniśmy kobiecie, która dla sztuki robi z siebie istotę starą i brzydką.

MÓJ OSTATNI WEEK-END

Z uczuciem pewnego wzruszenia przestępowałem po raz pierwszy próg gmachu naszego Poselstwa przy Argentinierstrasse, w Wiedniu. Wzruszenie to wynikało, oczywiście, nie ze strachu przed ministrem Karolem Baderem i jego uroczą małżonką: o niezmiernej uczynności i wyjątkowym towarzyskim wdzięku obojga słyszałem już dawniej, a znajomość, zawarta w przeddzień, w Schoenbrunnie, tylko te opinje potwierdziła; przyszły mi jednak żywo na myśl — stanęły mi najplastyczniej w pamięci — czasy przedwojenne, kiedy w temsamem mieście musiałem udowadniać c. k. biurokratom, że „sujet russe" to nietosamo, co „nationalité russe"...

I oto miałem znaleźć się teraz w domu, nad którym, niewidzialnie, unosi się majestat naszej Rzeczypospolitej. Miałem, wespół z kolegami moimi, Kaden-Bandrowskim i Breiterem, delegatami na Międzynarodowy Kongres PEN-Klubu, spędzić parę godzin u Posła polskiego, reprezentującego w stolicy Austrji nietylko to wszystko, czem nasza oficjalna polityka żyje, ale i to także, czem żyje nasza polska *sztuka*.

Trzeba bowiem podkreślić z całym naciskiem, że odrazu, od pierwszego wejrzenia, uderza w tych salonach najściślejsze zżycie się gospodarzy z polskim światem artystycznym. Obok fotografij wybitnych mężów stanu i polityków — fotografje i autografy naszych największych pisarzy i kompozytorów. A na ścianach — doskonałe obrazy naszych malarzy...

— Dalibóg, tak właśnie wyobrażam sobie godne reprezentowanie własnego narodu na obczyźnie!

* * *

Siłaby opowiadać o wrażeniach, doznanych w tym ślicznym, wytwornym pałacyku, w którym nieodzowny „protokół" łączy się tak przedziwnie ze szczerą, polską gościnnością. Siłaby opowiadać o przyjęciach, urządzonych ex re kończącego się właśnie Kongresu. Nie zamierzam pisać ody na cześć polskiej dyplomacji. Dość, że dnia pewnego, gdy, osierocony po wyjeździe moich kolegów, miałem już złożyć moje pożegnalne rewerencje, zaskoczyło mnie zapytanie:

— Czy nie wybrałby się pan z nami autem do Salzburga?

Na tak nęcącą propozycję mogłem odpowiedzieć, oczywiście, tylko potakująco, tembardziej, że jako deser po-kongresowy planował austrjacki PEN-Klub właśnie wycieczkę do tego uroczego miasta. Nastręczała się tedy, z jednej strony, doskonała okazja do poznania Dolnej Austrji i Salzkammergutu — z drugiej, jeszcze jedna sposobność do zetknięcia się kolegami z Francji, Niemiec, Anglji, Ameryki, Kanady, Włoch, Czechosłowacji, Jugosławji, i t. d.... ba!... Australji.

— O której start, panie Ministrze?

— Punktualnie o 5-tej popołudniu.

— Czy mogę zabrać walizkę?

— Naturalnie. Mamy przecież pakownego Buicka.

— Przepraszam najmocniej, ale nie mam jeszcze wprawy w podróżowaniu z dyplomatami: czy po drodze będzie jakie *źródło?*

— Jak to zaraz znać weterana raidowego! Owszem, drogi panie W Amstetten jest taki sympatyczny hotelik, a w tym hoteliku dają wcale niezłe wino.

— Wiwat! Odkąd Pruszków oświadczył się za prohibicją mam nieustanne pragnienie...

— Makuszyński się panu kłania?

— Tak jest. I Dunin-Markiewicz!

* * *

O, moi raidowi towarzysze doli i niedoli! Jakże inną była ta automobilowa eskapada, jakże niepodobną do naszych wściekłych gonitw o suchem gardle (hm) w tumanach kurzu, z oczami, wlepionemi w stopper...!

Najpierw, sielskie tempo. Szofer Poselstwa, to nie straszliwy Zawadzki na swojej Tatrze... Potem, komfort jazdy. Ogromna limuzyna, to nie Bugatti Szwarcsztajna, maszynka - centaur, składająca się z podwozia i górnej połowy człowieka (bo *nogi* trzeba stanowczo oddawać na bagaż).



Elżbieta Duncan w gronie swych pupilek.

Wreszcie, strona nastrojowa. Ta droga, prowadząca z Wiednia do St. Poelten, Amstetten, Linzu — to nie trasa raidowa, na której człowiek nawskroś uczuciowy (jak niżej podpisany) ustawicznie denerwuje się i drży: Jak tam poszło z wentylem przemiłej naszej jedynaczce, pannie Zahradnik? Czy Zawadzki dociągnął już do 500-set na godzinę? Czy Austro-Daimlerom nie zabrakło czasem koniaku? Czy Rychter, odwalający na swej zgrzybiałej Tatrze 1.000.000-owy kilometr, czasem nie osiwiał? Czy Maurycy Potocki, rubaszny demon na żółtem cygarze, znowu nie przejechał jakiejś ceperskiej chłodnicy? Czy pod kolosalnym Maybachem nie pękły (z jękiem) wszystkie cztery resory? Czy nasz benjaminek, Jaś Ripper, nie doszedł, broń Boże, do pełnoletności? Czy tajemniczy kierowca melancholijnej Cytryny czasami nie zgubił karoserji? Czy Szwarcstajn nie zaczął aby znowu strzelać, w porze ochronnej? (Co by na to powiedział Ejsmond?).

— Równiutenko, statecznie, gościńcem równym, jak stół, krajem malowanym — oto, jak się nam jechało, przyjaciele! Co za boski odpoczynek po tegorocznym Raidzie!

* * *

A był właśnie Week-End. Week-End, to znaczy sama rozkosz. Okolica stawała się coraz piękniejsza, szosa coraz lepsza, słońce (chylące się ku zachodowi) coraz czerwieńsze. Otworzyliśmy wszystkie okna karety. Do wnętrza auta wtargnęła odurzająca woń zbóż i ziół. Blizkie już góry wionęły na nas nieopisanemi aromaty...

Jako organizacja nawskroś artystyczna nie mogłem dłużej wytrzymać.

— Proszę państwa. Kiedyż nareszcie będzie to Amstetten i to obiecane wino?

* * *

Dziejów pewnej porcji Liptauera nie będę opisywać, bo-by wam to napewno do głowy uderzyło. Tylko tyle powiem, że były do tego nadzwyczajne sera kaparki, krajane drobno śledziki, papryka, sól, pieprz, masło, musztarda — aha! — i świeża cebula. Poseł zjadł porcję: więcej mu nie wypadało. Ja dwie.

— Jeżeli każdy z panów nie połknie przed dalszą drogą po 12 miętowych dropsów — powiedziała pani Baderowa. — Nie jadę dalej!

— Owszem, zjemy dropsy, ale za to prosimy o licencję na jeszcze jedną, ostatnią porcję Liptauera. Jest pyszny!

— Będę musiała oddać panów do dezynfekcji...

* * *

O zmierzchu dojechaliśmy do takiego Wels, uroczej mieściny, o której nigdy przedtem nie słyszałem, ale która przez to nie uroniła nic ze swego wdzięku. W Wels postanowiliśmy nocować. Po krótkim posiłku w hotelu udaliśmy się na zwiedzanie miasta. Wędrowaliśmy z zaułka w zaułek, z ulicy w ulicę, podziwiając stare domy, jedno od drugich piękniejsze, ciesząc się, jak dzieci, niespodziankami architektury, przypominającej raz Stare Miasto, kiedyindziej Kazimierz nad Wisłą... Zrobiła się noc, cicha, ciepła, pogodna. Wróciliśmy do hotelu, powiedzieli sobie dobranoc i rozeszli się do swoich pokojów. Dio mio! Tu-m dopiero doznał prawdziwego wstrząsu! Czy wiecie, ile kosztował mój pokój, z idealnem łóżkiem, czystą, jak śnieg pościelą, miękkim dywanem, nowiutkiemi tapetami, lśniącą umywalnią? *Pięć szylingów* na dobę! To znaczy, coś około 6-ciu złotych! Czy ci nie wstyd, Łomżo, albo inna Iłżo?

A nazajutrz, około południa, przywitał nas Salzburg, wbrew przepowiedniom (ma tu lać deszcz, jak rok okrągły) poprostu skąpany w potokach światła. Słońce prażyło rozkosznie. Zamek tonął w błękicie. U naszych stóp szumiał Salzach.

— Raj na ziemi! — wykrzyknęliśmy unissono, spojrzawszy w dół, z hotelowego balkonu.

Zegar na wieży zaczął wolno, solennie, obwieszczać godzinę 12-tą.

* * *

Jest w okolicach Salzburga taka Geisbergspitze — wysoka góra, z której roztacza się uroczy widok na Wysokie Taury, góry Salzburga i Tyrolu, a przedewszystkiem, bliski Salzkammergut. Na Geisberg wjeżdżało się dawniej kolejką zębatą, odkąd jednak wykończono nową, wspaniałą szosę automobilową, za-

mknięto kolej i kokomunikacja odbywa się wyłącznie autami i autobusami. Szosa, o której mowa, jedna z piękniejszych w Europie, jest *dernier cri* techniki i sztuki inżynierskiej. Przeprowadzona nad eksponowanemi zboczami, w niektórych miejscach wcięta poprostu w skały, bajecznie malownicza, raduje oko turysty — a tembardziej, automobilisty. Nasz Buick płaci wcale słony wstęp (26 szylingów!) bo droga na Geisberg eksploatowana jest, jako luksusowe przedsiębiorstwo prywatne a wielkie koszta jej zbudowania muszą być pokryte. Wydaje się nam zrazu, że haracz jest zbyt duży, jak na dystans stosunkowo tak krótki (owej szosy jest około 10-ciu kilometrów) rychło jednak przekonywujemy się, że jest za co płacić...

Podczas, gdy maszyna, pracując potężnie, bierze owe serpentyny, wiraże i dość strome podjazdy, rozkoszujemy się soraz piękniejszymi widokami. Po drodze mijamy, przycupnięte na przydróżku, słabsze wozy, którym się w chłodnicach woda zagotowała... Odpoczywają, perkocąc, jak samowarki.

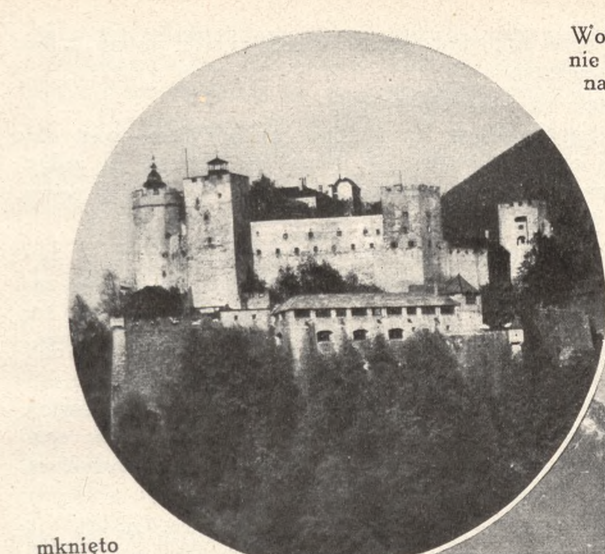
* * *

Na szczycie Geisbergu, w obliczu ogromnego, wspaniałego teatru gór, znajdujemy naturalnie restaurację, i parę sklepów z wyrobami miejscowymi, i skrzynkę pocztową, i posterunek meteorologiczny, i telefon: Niemcy są Niemcami, nawet austrjaccy Niemcy! Zresztą, trzeba przyznać, że te wszystkie praktyczne urządzenia są wielce à propos. Okazuje się, że mamy wilcze apetyty. Pozatem, ogarnia nas raptem istna *raża* korespondenccyjna. Kupujemy mnóstwo widokówek i zaczynamy rozsyłać nasze autografy we wszystkie strony świata. Rodzinie i znajomym, dłużnikom i wierzycielom. Dosłownie: „WSIEM, WSIEM, WSIEM!"

Chwytam sam siebie na gorącym uczynku adresowania karty do mojego krawca. któremu winien jestem od kilku lat pewną kwotę za uszycie mi takich nadzwyczajnych spodni myśliwskich, w których (spodniach!) paskudnie spudłowałem lisa... Kartę drę na strzępy a pokusę strącam razem z pianą piwną, w przepaść. Bo właśnie siedzimy na tarasie restauracyjnym, przy piwie, smakującem na tej wysokości nadzwyczajnie...

* * *

Popołudniu odwiedzamy szkołę Elżbiety Duncan, siostry znakomitej, tak tragicznie zmarłej, tancerki. W ślicznem Klessheim, pod Salzburgiem, w starym pałacu, zewsząd otoczonym starodrzewem książęcego parku, istnieje tutaj taka oaza, w której kilkadziesiąt angieleczek, niemeczek, amerykaneczek, francuzeczek i czeszeczek — a także jedna jedyna, o ile się nie mylę, polka — uczy się tańca klasycznego, rytmiki, muzyki i języków. Nie miałem nigdy ścisłych danych, jak właściwie Raj wyglądał. Ale wydaje mi się, że to było coś w rodzaju Klessheim. Wogóle wszystkim młodym pannom i młodym damom, spragnionym piękna przyrody, kulturalnego otoczenia, muzyki, tańca i niewyczerpujących studjów, rekomendowałbym pobyt w Klessheim. Przecież to kosztuje, tout compris, znacznie taniej, niż pobyt w jakiejś „Obduli", czy innej „Krempowiance", w Otwocku ,Milanówku, Krynicy czy Zakopanem. Nota bene przyjmowane są właśnie elewki na kurs wakacyjny, a ten kurs będzie szczególnie urozmaicony, ile, że szkoła Elżbiety Duncan ma obchodzić właśnie swe 25-lecie. Szykuje się feta *monstre!*



Wobec tego, że niemasz panienki 14-letniej, któraby, przebywając na świeżem powietrzu, nie miała wilczego apetytu — wobec tego również, że niemasz na świecie takiego internatu, w którym nie byłoby czasem trochę gł odno — zostawiamy naszej młodej rodaczce w Klessheim ogromne stocki salami, marmelad i miodów. Urocza 14-letnia olbrzymka, jej przyjaciółka, a córka naszych wspólnych wiedeńskich przyjaciół, oblizuje się z jawną ostentacją Wobec tego robimy wypad na Salzburg i obie młode panny dają koncert nad koncertami, pałaszując wiedeńskie sznycle wielkie, jak liście Victoria Regia.

Wieczór spędzamy na wałęsaniu się, całą gromadką, po zachwycającym Salzburgu. Dotarł tu właśnie PEN-Klub. Spostrzegam na ulicy, zdaleka, duży, charakterystyczny kapelusz mistrza Däublera i czarnobrodego Crèmieux. Migają mi i inne znajome z Kongresu twarze. Przy dobrej czarnej kawie gwarzymy przez chwilę o sprawach artystycznych. Poczem rozbiegamy się znów w różne strony, śpiesząc obejrzeć wszystkie cuda tej austrjackiej Florencji...



Salzburg, jedno z najpiękniejszych miast w Środkowej Europie.

* * *

Ostatnie chwile pobytu w Salzburgu (jest niedziela) dają nam wrażenia niezapomniane. Słuchamy mszy Mozarta i bajecznych organów w tutejszym tumie. Słuchamy słynnego „Gloc kenspiel'u" (który jest grubo brzydszy od naszego krakowskiego Hejnału) jedziemy kolejką linową na Hohe Salzburg, skąd mamy znowu widok wprost feeryczny. Wreszcie, zbliża się pora odjazdu. Ładujemy do Buicka walizki duże i małe, pledy i nesesery, dajemy uroczyście klakson — i ruszamy ostro na Voecklabruck, Linz, Amstetten, St. Poelten — w drogę powrotną, do Wiednia.

Następuje rozdzierające pożegnanie, podziękowanie Gospodarzom Buicka za tyle pięknych wrażeń — a potem galop do hotelowej windy, cwał przez hotelowy kurytarz, nerwowe szamotanie się z drzwiami własnego pokoju — i prostracja!

Wielki Boże! Na śmierć zapomniałem, że rzeczy nie są jeszcze spakowane! A tu do odejścia pociągu, skąpe pół godziny!

Krawaty, zmięte w kłębek, jadą do walizki, piorunem. Pyjama obejmuje kurczowo poły fraka. Mydło, szczotka, grzebień, pasta do zębów, łyżka do obuwia — lecą na frak, niczem grad. Na to wszystko fotografja Elżbiety Duncan i jej akolitek. Na to jeszcze jasiek. Na to...

— Psiakrew! Przecież w szafie wisi jeszcze garnitur marynarkowy!?

Trzęsącemi się rękoma wyrzucam na dywan całą zawartość podróżnej walizy. Okazuje się, że prócz tej nieszczęsnej ciemnej marynarki, zapomniałem w szufladzie komody paczkę ważnych listów, na stole — dokumenty, na oknie — aparat fotograficzny...

„Hausdiener" stoi przy drzwiach i przygląda się moim dzikim skokom z filozoficznym spokojem.

— Helfen sie mir doch! — wrzeszczę zirytowany: — Ich versäume sonst den Zug nach Warschau!

A on na to najczystszą wiedeńską gwarą, której nikt prócz niego (i wiedeńskiego fjakra) nie zrozumie:

— Isch doa Zoot...

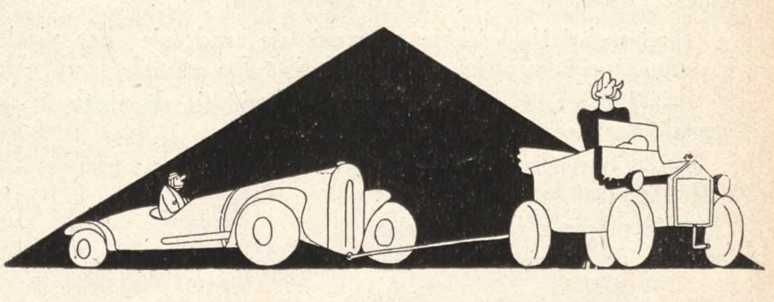
* * *

Na Ostbahnhofie tłok, żargon, gwałt, pisk. Pachnie dawną Galicją i Lodomerją. Pociąg z Rzymu na szczęście się spóźnił. Mam kilka minut na odsapnięcie. Siadam na walizce.

— Uff!

Zdzisław Kleszczyński.

Wiedeń, w lipcu.



MAX WIT

JEJ SZOFER

NOWELA

Rodys nie mógł się zdobyć na żadną skrystalizowaną decyzję, ale wiedział, to było pewne, że przy pierwszej wycieczce łodzią lub autem, cierpliwość pęknie z wybuchem, jak patentowana kiszka na kołach kierowanej przezeń maszyny, a wówczas pożre tę kobietę... tak pożre — to byłoby najwłaściwsze określenie tego, czego pragnął.

Upakarzała go na każdym kroku i przy każdej sposobności, gdy otwierał przed nią ciężkie drzwiczki samochodu, gdy podtrzymywał za łokieć przy zejściu do chybotliwej motorówki. Zdawało się, że nie spostrzega jego obecności; był częścią dwuch motorów, które z pasją człowieka pierwotnego starała się opanować. Był jedną ze sprężyn, bez której nie poruszałaby swych maszyn z miejsca; przez niego zdobywała je. Z punktu widzenia maszyny obecność jego była nieodzownie potrzebna; dawała mu to do zrozumienia od pierwszej chwili, gdy z gazetą w ręku stanął przed nią, mnąc w rękach czapkę studenta politechniki. Tej rozmowy nie mógł zapomnieć — wtedy ją właściwie znienawidził.

Miał trzy wolne miesiące wakacyjne i ani grosza w kieszeni; myślał ze wstrętem o kondycji, ale perspektywa głodu nakazywała przeglądać ściśle ogłoszenia gazet. Znalazł wreszcie coś, co było w sam raz: „Potrzebny szofer, mechanik, instruktor. Zgłaszać się między 5—8 wieczorem, Aleje...“

Ubrał się starannie. O szóstej dzwonił niepewnie. Otworzyła mu zgrabna dziewczyna o nieco drwiącym uśmiechu (poczuł się odrazu nieswojo) Podsunął jej pod nos gazetę.

— Ach! Pan szofer! Zaraz powiem Pani! —

— Pani?! Zdziwił się. Sądził, że w takich wypadkach rozmawia się z Panem... — Wróciła tymczasem:

— Pani prosi — pokazała mu drzwi uchylone.

Stanął wtedy przed nią. Leżała na otomanie, uniosła się nieco przy jego wejściu, mierząc go od stóp do głowy złocistością piwnych oczu.

— Więc Pan? —

— Tak, Pani — odpowiedział z ukłonem — oto moje papiery...

Patrząc w nie pytała spokojnie: — Prowadził już Pan Dajmlera? —

— Dajmlera, nie, ale znam dobrze ten typ —

Zobaczymy — dodała prawie pogardliwie...

— I motorówki z motorem Peugeot? — Uśmiechnął się wtedy — ta indagacja była pocieszna.

Znał także motory Peugeot.

— A więc dobrze, Panie..., jak się Pan nazywa?!—

— Rodys —

— Panie Rodys. Będzie Pan moim szoferem i instruktorem — uczenicą będę ja. Otrzyma Pan pokój przy garażu, utrzymanie ze służbą i pięćset złotych miesięcznie. —

Rodys chciał właściwie zakręcić się radośnie na pięcie i gwizdnąć po łobuzersku, ale skłonił się tylko solidnie i odrzekł:

— Dobrze, Pani! Kiedy mam zjawić się do służby? — Brzmiało to wtedy bardzo pokornie i usłużnie.

— Chociażby jutro — Spojrzenie jej padło na czapkę: — Ach! więc Pan jest studentem?!

Skłonił się z zakłopotaniem.

— To nie zmienia postaci rzeczy; wolę to zajęcie, niż korepetycje z jakiemiś zakutemi łbami; w tej chwili jestem tylko mechanikiem i szoferem —

Uśmiechnęła się i dodała twardo:

— Tej czapki jednak Panu nosić nie pozwolę, mam dla szofera liberję i czapkę, będzie Pan musiał się zgodzić na jedno i drugie, sądzę zresztą, że nie będziesz oponował — jest Pan w tej chwili przecież tylko szoferem. —

Smagnęła go słowami, jak biczem; zbladł prawie: — Liberja... zapomniał o niej. Miała jednak swoją niezaprzeczoną rację, płaciła dobrze i żaden szofer zawodowy nie oponowałby ani chwili. Zresztą Rodys wyrósł z przesądów — ostatecznie wygoda! — nie zniszczy własnych ubrań.

— Przyjdzie Pan jutro o jedenastej, z rzeczami, obejrzy i wypróbuje samochód, o pierwszej wyjeżdżam zwykle na spacer. Żegnam Pana — Dowidzenia — Wyciągnęła się swobodnie na tapczanie i wzięła książkę ze stolika.

Wyszedł wściekły. Ostatecznie wszystko odbyło się tak jak powien był przewidzieć, ani jednego słowa mniej, ani jednego więcej, a jednak miał poczucie człowieka zbitego, poniewieranego. Nie mieściło się to stanowczo w jej słowach, ale w całem rzeczowem chłodnem lekceważącem obejściu, w spojrzeniu, gestach i tonie. Nie było w tem nic kobiecego, ani krzty zaciekawienia, zmieszania... Ostatecznie był mężczyzną, do pioruna!!! Sprężył w odpowiedzi skłębione pod kurtką mięśnie, czuł się stanowczo mężczyzną. — Dla tej damulki jestem szoferem, któremu się płaci pokojem, jedzeniem w kuchni i 500 złotymi. Ostatecznie kęs nie do pogardzenia, pal ją licho!!

Zasunął ręce w puste kieszenie i gwiżdżąc po swojemu ruszył do domu.

Zaczęła się praca, którą mógłby nazwać nawet przyjemną i niezbyt uciążliwą, gdyby... gdyby nie ona... — jego uczennica i Pani.

Pokazywała mu z dumą swoją sześciocylindrową, sportową, smukłą, białą maszynę, połyskującą niklem i lśniącym lakierem. Dotykała każdego szczegółu z uniesieniem. — Auto porywało ją:

— Muszę opanować tę bestję, chcę ją poznać od A do Z, musisz Pan ze mnie zrobić szofera i mechanika, chcę wszystko sama umieć, jak najprędzej... jak najprędzej!! —

W tej chwili był sam pełen uwielbienia; przywykły na kursach do rozklekotanych, niespasowanych wozów z lubością tonął w miękkiem siedzeniu i z opartemi na kierownicy rękoma, wsłuchiwał w stłumione tętno zapalonego motoru, w rasowy dygot ożywionego podwozia. Przejrzał każdą drobnostkę, obwąchał i obmacał każdą mutrę, delikatnie zbierał na dłonie krople oliwy i rozcierał wprawnemi rękoma, czy miękka, lepka, tłusta...? Z rozmachem walił po opuchłych balonach pneumatyków, próbując osad na talerzach kół.

— Doskonale, doskonale — powtarzał z entuzjazmem...

Ożywiona ich miłościwemi dotknięciami machina zbliżała ich. W tej chwili przebaczał kobiecie wczorajszą niechęć, obrazę. Ale wszystko trwało krótko... bardzo krótko. Zmroziła go pierwszym rozkazem twardym i nieustępliwym.

— Przebierze się Pan w liberję, przygotuje auto. O pierwszej wyjeżdżam. —

— Dobrze, Pani. — Znowu zapomniał o liberji.

Ubrał ze wstrętem biały kitel (idjotyzm!) i białą czapkę. Ohydna baba. Czuł się nieskończenie źle.

— Oto wdziewam na siebie pęta niewoli, deklamował przed lustrem dużego, widnego pokoju nad garażem, w którym urządzono mu mieszkanie.

O pierwszej z sykiem zahamował maszynę przed podjazdem.

Po chwili wyszła królewska, wyniosła i obca. Otworzył drzwiczki na jej przyjęcie. Boże! Miała pyszne nogi. Nie mógł tego przeoczyć. Ogarnęła go przelotnem spojrzeniem i zdecydowała, że prezentuje się zupełnie dobrze... — Zobaczymy, ile wart ten szofer. —

Rzuciła mu adres. Pochylił się nad kierownicą. Auto pomknęło elastycznie i cicho, kierowane wprawną dłonią. Upajało

go posłuszeństwo nowiutkiego motoru, cieszył się zwrotnością i pewnością ruchów... Tak, to miało swoistą, niezaprzeczoną wartość!! Pani nie miała nic do zarzucenia; szofer się udał!!

Po godzinie byli na szosie.

— Rozpoczniemy lekcję, siądę do kierownicy, rozkazała lodowatym tonem, proszę uważać i korygować, coś niecoś mogę sama dokonać. —

Ustąpił. Siadł z boku, z napięciem śledząc niewprawne ruchy kobiety, bolesne podskoki i wyrzuty zbyt uparcie i przesadnie regulowanych szybkości.

— Spokojnie, tłomaczył, spokojnie! Maszynę należy odczuwać, nie można gwałcić. Niech Pani pamięta o pierwszym dynamicznym prawie Newtona: Maszyna ma rozpęd, ruch czynny i bierny, przyśpieszenia, siły dośrodkowe i odśrodkowe. Dobry kierowca panuje nad motorem, lgnie do każdego załomu szosy, wyłuskuje każdy żwirek, tonie w każdym zagłębieniu. Oddychać potrzeba tętnem pracujących tłoków, widzieć ich wysiłek, moc i uzdolnienie. Kierować — to być nerwem maszyny, a raczej mieć z nią wspólne nerwy.

Kurczowo i twardo zaciskała koło sterowe, z bolesnym grymasem na ustach świdrowała przestrzeń przed sobą. Uważała gdzieś w głębi duszy, że mógłby mniej mówić. Ta nauka doktrynerska upokarzała ją, jakby maszyna była jego własnością.

W pewnej chwili ze stanowczem: przepraszam — odjął jej ręce z kierownicy:

— Proszę uważać, wjeżdżamy na drzewo, tam rów! Przy takiem prowadzeniu rozbije nas Pani o drzewo, lub zwali do rowu. W jednym i drugim wypadku zniszczymy maszynę. Przyznaję, że nie mam ochoty w tym powłóczystym, niemrawym kitlu kąpać się w przydrożnym rowie, zresztą, szkoda maszyny! —

— A mnie? — dorzuciła niemal zalotnie.

— Jestem szoferem i opiekunem samochodu, szkoda mi go przedewszystkiem. Za panią odpowiadam tylko wtedy, gdy siedzę sam przy kierownicy.

— Mam dosyć dzisiejszej lekcji, wracamy! — Proszę zająć swoje miejsce, panie szoferze! — mściła się ironicznie. — Jestem głodna.

Zawrócili, pierwszą bitwę przegrała. Tryumfował. W szalonym pędzie mijały rozbiegane drzewa.



— Mam dla szofera liberję i czapkę...

Leżał pod maszyną. Wkręcał silniej rozluźnione sprzęgła kierownicy i mocował się z przerdzewiałą śrubą, klnąc poprzednika, który zapuścił „Cacko“, tak nazwał samochód z pierwszego wejrzenia.

Gdy weszła do garażu, wołając swoim sposobem, nie znoszącym sprzeciwu: — Panie Rodys! Panie Rodys! —

Słyszał jak wchodziła i nie miał zamiaru pokazywać się jej w obecnej postaci: rozchłestana koszula, mocno brudna i brezentowe spodnie robocze bynajmniej nie reprezentowały go wspaniale, a smar zmieszany z potem i niegoloną jeszcze brodą z pewnością nie przyoblekały jego oblicza w angielską wyniosłą powagę.

— Ścierwo, myślał, ze wściekłością, poco ją tak rano djabli przynieśli. Nie wylizę. —

Ale zauważyła już podeszwy wyłaniające się z pod błotników.

— Ach! więc Pan jest. Cóż się stało? —

Miał jej nogi tuż przy swoim nosie; zamszowe gładkie pantofelki muskały mu niemal usta: — Do stu tysięcy! te nogi były warte poematu, musiał się przecież odezwać przyzwoicie:

— Zaciskam sprzęgła, mój poprzednik niezbyt troskliwie doglądał samochodu. —

— A tak, był do niczego, sądzę jednak, że poprawi Pan, dodała miękko, drażniła go zawsze czułość da auta.

— Chciałabym sama się przekonać o co chodzi, wszak chcę poznać maszynę szczegółowo. — Przykucnęła zgrabnie i zajrzała pod wóz.

— Ale to przykra pozycja! roześmiała się szczerze, kobieta musi w takiej pozycji ogromnie śmiesznie wyglądać. —

— Przecież! zgodził się tryumfalnie, to nie dla kobiet robota. Prowadzić samochód — to ujdzie, ale naprawiać? To, proszę wybaczyć, nie babska rzecz. Nie radzę Pani próbować.

— No, no! — Usiłowała zażartować, zobaczy Pan, że wszystko zrobię dobrze, jak się nauczę. Pan mnie nauczy, nieprawdaż?! —

Wygramolił się z pod auta i podniósł się ze ziemi. Buchnęła szalonym, spazmatycznym śmiechem:

— Cha! Cha! Ależ Pan wygląda! —

Otarł twarz rękawem koszuli i odrzucił spokojnie:

— Zaraz się umyję, niech się Pani jednak dobrze przyjrzy, tak będzie Pani wyglądała po każdem czyszczeniu samochodu — starczy to za całą kosmetykę i zmywa się niełatwo. Idę. —

Odwrócił się na pięcie i wyszedł szybko do siebie. Patrzała za nim chwilę ze zdziwioną uwagą, potrząsnęła głową i pomyślała niechętnie: — Ordynarny gbur! —

„Ordynarny gbur“ powoli się przyzwyczaił do nowych, nieskomplikowanych zresztą obowiązków, poważnie traktował swą rolę szofera i pedantycznie spełniał misję instruktora, twardy, nieprzystępny i sztywny doskonale się reprezentował w swym nieskazitelnym kitlu i wspaniałych rękawicach. Była potrochu dumna z niego, nawet jej imponował podczas lekcji swą wielką techniczną wiedzą, której terminami rozbrajał ją ostatecznie, napróżno usiłując stworzyć w niej surogat zrozumienia tych wszystkich kółek, śrub, tłoków i trybów, które dla niej, poza autem, pozbawione były wszelkiego rozumnego sensu. Traktowała je raczej jako natrętnych, upartych przeciwników, broniących przystępu do tajemniczej i wrogiej duszy samochodu, którą on władał niepodzielnie. Wyraźnie zazdrościła mu i dlatego była jeszcze surowsza, nieprzystępniejsza — aby wiedział, że nic sobie z tego nie robi, że ma wolę i wytrwałość. Maszyna więc łączyła i dzieliła ich w równej mierze, pozatem wszystko stało między nimi przedewszystkiem jej życie. Była aktorką teatralną dawniej, obecnie znudzona przypochlebną, ale, jak twierdziła wąską areną trójwymiarowej sceny, przerzuciła się jednym zamachem w wielowymiarowy świat filmu. Ktoś wykrył, że jest fotogeniczna, ktoś orzekł, że ma subtelne podbicie i smukłe kształty, ktoś strzelał się niefortunnie, odepchnięty przez nią i oto cienkim nimbem otaczać ją zaczęły promyki sławy, reklamy, mody. Stała się „na czasie“ — Nasza przyszła sława — głosiły plotki.

— Niezrównana! — opiewały anonsy, przeciętnych zresztą filmów i oto powoli, nie wiedzieć kiedy i jak, zmieniła małe przytulne gniazdko aktoreczki, na samotny, uciszny pałacyk, garaż stał



Czemu on mnie nie całuje?

Najpiękniejsza nawet kobieta nie będzie miała powodzenia, skoro z ust jej będzie się wydobywał niemiły zapach. Systematyczne płukanie ust Odolem wytwarza zapach świeży i przyjemny.



PASTA DO ZĘBÓW ODOL jest produkowana na podstawie ściśle naukowych doświadczeń. Pasta Odol jest pozatem sprzedawana nie w tubach ołowianych — ciężkich i niehygjenicznych — lecz — przy zachowaniu normalnej ceny — w tubach z czystej cyny. Niema lepszej pasty do zębów nad Odol. Pasta do zębów jest doskonałym środkiem dezynfekcyjnym, konserwuje zęby i pozostawia przyjemny smak w ustach.

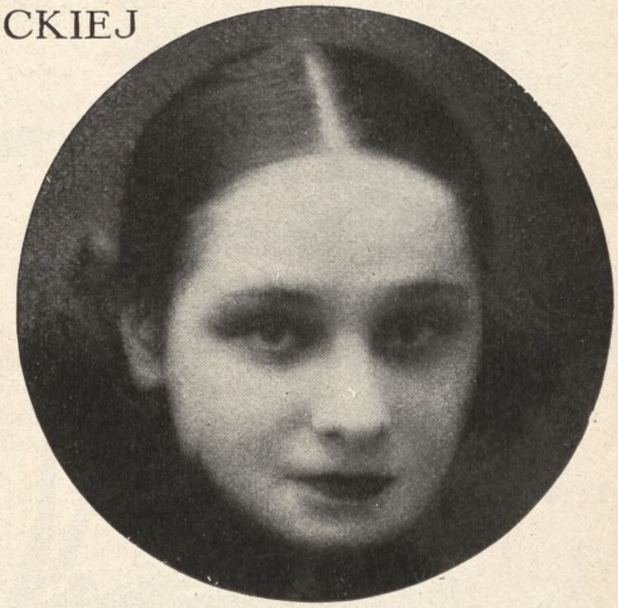
Każda rozmowa, w szczególności zaś intymna, jest przykra, skoro z ust rozmówcy wydobywa się niemiły zapach. Pamiętać o tem należy zawsze i dbać o to, by jama ustna była systematycznie płukana płynem dezynfekcyjnym, usuwającym ten przykry defekt równocześnie zaś korzystnie wpływającym na konserwację zębów. Dlatego też cieszy się takiem wzięciem Odol — świetny środek odświeżający. Odol przenika we wszystkie pory skóry i paraliżuje tam szkodliwe procesy podskórne, których wynikiem jest odrażający zapach. To właśnie sprawia, iż Odol na całym świecie kulturalnym jest uznany za idealny środek do pielęgnowania jamy ustnej i konserwacji zębów.

U UCZENNICY BOURDELLE'A, LI KOPANICKIEJ

Pracownia mieści się na Montparnasse, wchodzi się do niej z małej, cichej uliczki, sąsiadującej z krzyżami i cmentarnemi pomnikami.

Li Kopanicka jest w Paryżu od niedawna, a mimo to potrafiła osiągnąć wysoki stopień doskonałości, do którego jeśli się wogóle dochodzi to — po wielu latach wytężonej pracy.

Pierwsze studja rozpoczęły się przed dziewięciu laty, u prof. Wójtowicza we Lwowie i trwały bezmała dwa lata. W tym okresie młoda rzeźbiarka wystawiła parę swoich prac, zyskując sobie ogólne uznanie krytyki, szczególnie ze strony ś. p. Dr. Byka, który w swym obszernym artykule zaznaczył, iż prace artystki cechuje zacięcie monumentalne, pomnikowe.



Li Kopanicka.



„Ewa".

Po studjach u Wójtowicza następuje paroletnia przerwa, wywołana niezbyt sprzyjającemi warunkami życiowemi.

Dopiero po sześciu długich latach, Li Kopanicka może znów zabrać się do ukochanej pracy, jednakże ten okres jest dla niej najcięższy, bowiem nie mogąc odnaleźć właściwego kierunku, nie mając żadnej pomocy i korekty — błąka się, z niepokojem szukając odpowiedniej dla siebie drogi.

Wyjeżdża zagranicę i w Paryżu, w Luwrze odnajduje w rzeźbie staroegipskiej początki tego, do czego pragnie pracą swą nawiązać i kontynuować.

Każda jej praca to — maximum wyrazu, maximum żywego, tętniącego ruchu.

Czy to będzie „Ewa", w której przez trochę niewspółmierne, bo nazbyt dekoracyjne potraktowanie włosów wprowadziła dużo urozmaicenia, a wyrazem i... niepozornem jabłkiem pokryła niestety aż nazbyt banalną pozę modela, czy „Przegrałam", gdzie przez nieznaczne przeszarżowanie ruchu zdołała wydobyć jaknajwięcej wyrazu, a przez założenie t. zw. „dziur" draperją stworzyła bryłę bardziej zwartą, potężniejszą, czy wreszcie w innych jej pracach, wszędzie uderza nas niepowszedni talent twórczy, tembardziej godny podkreślenia, iż wykuwany był prawie zupełnie samoistnie, w wyjątkowo nieprzychylnych warunkach, któreby nawet niejednego mężczyznę potrafiły skłonić do zawrócenia z tak uciążliwej drogi.

Wł. Popławski.



„Przegrałam"



Zdecydowała, że nie warto nań zwracać uwagi.

się niezbędny, auto i szofer; barometr powodzenia wskazywał na zwyżkę. Trzy filmy krajowe, jeden zagraniczny i dwie poważne, tłuste oferty w biurku. Głębokie ukłony reżysera, zazdrość przyjaciółek i uwielbienie obleśne mężczyzn, które bawiło raczej, niż zachwycało; nie imponowało w tem nic, znała fałsz i obłudę zwycięskich bohaterów ekranów, polerowane kukły, pozujące z powodzeniem na mężczyzn. Wszystko bluff! Jeden wielki bluff! Szminka niewarta uśmiechu wyświechtanych ust, kryjących lśniące, białe szeregi fałszywych najczęściej zębów. Nie była filozofką, ale umiała widzieć, oceniać i patrzyć. Nauczyło ją tej sztuki życie, powodzenie i książki, czytane zawsze i wszędzie z jedyną myślą poznania tych stron bytu, których sama poznać nie mogła, a ponieważ wierzyła, że w książkach jest wszystko nieznane i obce, cały X nierozwiązalnego równania życia, była pewna, że wie tyle, ile wiedzieć trzeba, musi i powinna. Nie unikała towarzystwa kobiet, ani mężczyzn; pierwsze ją nużyły, ale podniecały zazdrością, nastrajały bojowo — drudzy — pochlebiali, kornie sklaniali głowy, tworzyli surogat panowania. Boże! Jak słodka jest władza! Zresztą nie była ani tygrysicą, ani krwiożerczą panterą. Bawiła się w towarzystwie męskiem doskonale: Flirt! Tak, flirt uprawiała z zapałem, ta szermierka słów, spojrzeń, półmyśli, i półdotknięć podniecała rozkosznie niespełnioną obietnicą, pragnieniem zmysłów, szaleństw. Przecież nie zapomniała się nigdy, nie należała do nikogo, nie obiecywała się nikomu.

Miała wielu wielbicieli i o dziwo! Nie miała wrogów! Wszyscy obdzieleni równą nadzieją, równe dzielili rozkosze fantazji, których szczodrobliwą i rozkoszną była żywą ostoją — nic ponadto!! Tamten, co się strzelał był młody, naiwny i głupi. Żeby się chociaż zastrzelił naprawdę, ale gdzież tam, nie trafił! Tego mu nie przebaczyła nigdy, chociaż traktowała jak swego pazia pokornego i uległego, nad którym się nie znęcała, jak nie znęcała się nad nikim. Poprostu nikt z tych, których znała nie zasługiwał na tyle uwagi.

Rodys wszedł w orbitę jej małego systemu polarnego, jako nieznany satelita, jako dodatek do samochodu, który w sferze jej prawdziwych zainteresowań zajmował pierwszorzędne zresztą miejsce. Rodys mężczyzna był ani lepszy, ani gorszy od innych. Gdyby był prawdziwym szoferem! — ale i to nie! Już miała widać takie szczęście, zawsze — „Maska", rola, przybrana pozycja! Był studentem, zgrywającym się w roli szofera! Nie wierzyła z początku, by utrzymał się na wysokości zadania. Student, książkowiec — liberja, zamszowe rękawice — zbyt wiele nasuwały przeciwieństw i trudności. Jak rozwiąże i jak wejdzie w rolę — oto pierwsze pytania, które wypłynęły na horyzont jej myśli, w pierwszych dniach po zaangażowaniu osobliwego szofera. A jednak po tygodniu przyznała: Że student ma duszę szofera, albo jest genjalnym aktorem. W jednym i drugim wypadku zasługiwał na większą uwagę. Stał się przedmiotem zainteresowania, z którego nie mogła i nie chciała się zdradzić. Przedewszystkiem szukała okazji do sprowokowania którejś z jego prawdziwych duszy: studenta, czy szofera.

Zaczęła dosyć niefortunnie w czasie pewnej lekcji, na szosie podmiejskiej. Zaproponowała, żeby się zatrzymać obok kępy drzew:

— Zdrętwiały mi nogi, skarżyła się z uśmiechem, zatrzymam auto, odpoczniemy! —

— Odpocznie Pani, dodał z naciskiem, nie jestem zmęczony. —

Wysiadła. Został w aucie, wyjął gazetę z kieszeni i zagłębił się pozornie w czytaniu. Stanowczo baba zwarjowała — ciemnieje, zachciało się jej spacerować. Był głodny. Czekał przed restauracją bez obiadu, takiej to dobrze, pusto w głowie i pełny żołądek. Nogi zdrętwiały! Zerknął w stronę „baby". Nachyliła się właśnie nad jakimś kwiatem. Ależ ma nogi! Niewątpliwie, zdawał sobie sprawę z rosnącego pożądania, syconego codziennem towarzystwem tej kobiety. Zwierzę pierwotne, nieopanowane czaiło się gdzieś w głębi, gotowe z rykiem, rzucić się na ofiarę, zgnieść ją i poszarpać. Całą siłę woli musiał skupić, by patrzeć w gazetę i nie gwałcić spojrzeniem tej smukłej postaci, którą znienawidził i zapragnął od pierwszej chwili.

Tymczasowo nie wiedziała, co właściwie robić. Szczere pole nie nasuwało żadnego programu działania. Szofer tkwił nieruchomo w samochodzie, zajęty gazetą, jakby poza nią świat się kończył.

To było denerwujące.

— Panie Rodys! zawołała, przecież Pan od sześciu godzin w samochodzie, czy nie chce Pan przejść się, przecież to męka i niewygoda! —



W Rodysie coś się urwało...

SIOSTRY HALAMA



Zizi

Trzy lata zaledwie upłynęło od dnia, w którym przybyły do Warszawy siostry Halama. Początkowo występowały w ówczesnym teatrze Niewiarowskiej (tam, gdzie się mieści obecnie „Morskie Oko") jako „letnia edycja Koszutski — girls". Zaangażowane na sezon do teatru rewji „Perskie Oko" szybko zwróciły na siebie uwagę zarówno publiczności, jak i krytyki.

Już po upływie połowy sezonu krytyka doszła do przekonania, że w trzech drobnych osobach sióstr Halama pozyskała Warszawa siłę artystyczną, w zarkesie teatru rewjowego — pierwszej wielkości.

Po przejściu Halam na scenę „Morskiego Oka" rozpoczyna się okres wytężonej pracy twórczej i równolegle z tem wzrost popularności pierwszej polskiej sceny rewjowej.

Zazwyczaj mówi się o dorobku artystycznym aktora po upływie 25-letniego okresu pracy scenicznej. Rewja — widowisko o niesłychanie przyśpieszonem rytmie, odzwierciadlającym tempo życia, upoważnia nas do prowizorycznego zamknięcia ich bilansu po „jubileuszu" trzyletnim.

Jeżeli będziemy uważali za sprawdzian miarodajny porównanie ze wzorami zagranicznemi, nie bez dumy będziemy mogli stwierdzić, że Halamami moglibyśmy imponować zarówno w Berlinie, jak i w Paryżu. Okrzyczane Dolly — sisters, Rove — Dodge — sisters i setki imitacji pomniejszego wymiaru mimo doskonale zorganizowanej reklamy utrzymują się na wielkich scenach w przeciągu sezonu, najwyżej— dwuch. Przyczyną krótkotrwałości ich karjery jest zbyt wąski zakres ich uzdolnień, cały ich urok polegał na ścisłej symetrji w tańcu. Halamy przewyższają swe zagraniczne rywalki zdolnościami indywidualnemi. Każda z utalentowanych sióstr ma swój genre, w którym nawet rodzone siostry nie potrafią jej dorównać.



Loda



Alicja

Zizi, posiadająca szkołę klasyczną specjalizuje się w rolach nastrojowych. Jej „Złota pantera" zalicza się do największych sukcesów „Morskiego Oka". Zawsze pełna temperamentu Loda celuje w tańcach charakterystycznych i akrobatycznych, wprawiając widzów w podziw precyzją i brawurą, z jaką wykonuje swe naprawdę karkołomne tańce. Alicja, nieporównana w swym wdzięku, święci stale sukcesy w obrazkach stylowych. Niezależnie od tego posiada ona nieprzeciętne uzdolnienia w zakresie parodji i groteski.

Jakiemi drogami pójdzie dalej praca utalentowanej trójki — przewidzieć narazie trudno. W interesie artystek leży powiększenie swego sukcesu przez wyjazd do wielkich teatrów zagranicznych, natomiast dla rodzimej rewji byłaby to strata dotkliwa i niełatwa do zastąpienia.

W sierpniu poraz pierwszy Halamy opuszczają Warszawę i zamierzają dać spektakle w 26 miastach prowincjonalnych Polski. Wątpić nie należy, że prowincja, spragniona widowisk, przyjmie Halamy z całą życzliwością.

Odłożył gazetę i odparł jadowicie: — Rozumie się, że męka! Ale nie jadłem jeszcze obiadu, czekałem na Panią przed restauracją. To również nie należy do przyjemności! —

Fala krwi przypłynęła jej do twarzy. Zapomniała zupełnie, że nie jadł jeszcze, ale nie mogła przecież dać mu do zrozumienia, że ją to obchodzi! Przecież musi, wszak jest tylko szoferem:

— Czy to ma być przypomnieniem, wycedziła surowo, że czas już wracać do domu!

— Bynajmniej, skłonił się z uśmiechem, nie robię żadnych dwuznacznych uwag, znam swoje obowiązki szoferskie. Wszak czekanie na swych chlebodawców należy do naszych obowiązków, dodał z lekkim przekąsem, tonem pełnym nonszalancji.

— Jest Pan naprawdę bardzo uprzejmy. Zajęła miejsce w aucie. Proszę zawrócić. Każę Panu podać podwójną porcję.— Była to głupia dziecinna uwaga, ale wszystko w niej dygotało. Po raz pierwszy mężczyzna odrzucił wyciągniętą dłoń zachęty do... do czego właściwie? zapytała się poważnie. Gdyby np. wysiadł z tego auta, cóż dalej??! Zacięła się. Doprawdy nie wiedziała, coby się stać mogło. Nie miała wszak żadnego określonego planu, żadnej inicjatywy, chciała się przekonać, ile w nim prawdziwego szofera, a ile jego roli. Właściwie eksperyment się udał. Sam ją przekonał w zupełności, w sposób nie podlegający dyskusji, że jest tylko i jedynie szoferem: — Mężczyzna z duszą niewolnika, ochrzciła go patetycznie, przy takim można jak Messalina rozebrać się do naga, wziąć kąpiel, położyć się do łóżka i zasnąć. Jakby też taka scena wyglądała. Przymknęła oczy, nieokreślony uśmiech okolił jej usta. Gdy Rodys przed domem z szacunkiem i hamowanym gniewem, otworzył drzwiczki samochodu — Messalina słodko spała.

Po tej nieudanej próbie zbadania swego szofera, zdecydowała, że nie warto nań zwracać uwagi: — Ot! Niewolnicza dusza głodomora, wiele prawdziwej pogardy i niechęci tkwiło w tem przeświadczeniu. Wysubtelniała uczucie niechęci przy każdej okazji. Widziała, gdy wylazł wtedy z pod maszyny, śmiesznie umorusany i poważny. Wydawał się ogromnie komiczny w tem zestawieniu. Tylko, z obiadami było gorzej. Ilekroć jadała na mieście, a działo się to bardzo często — reżyser, koledzy, wielbiciele, przedstawiciele wytwórni, wszyscy ci panowie rościli prawo do spożywania obiadów i picia w jej towarzystwie; praca, karjera, interes wreszcie kazał na te ofiarowanie siebie w charakterze najcenniejszej ozdoby, niby kwiatu w butonierce tych obiadów. Potrochu nawet przyznawała, się, że ofiara nie jest zbyt wielka i niezbyt uciążliwa. Wreszcie próżność decydowała, zbierała hojnie darzone spojrzenia, uśmiechy, westchnienia, tych wielu sycących się samców, dla których krwisty bifsztek jest zawsze przedsmakiem pocałunku. To podniecało i pobudzało. Była, jak mówiono o 50% więcej sobą w publicznym lokalu, przy stole. Obecnie spostrzegła, że jej spieszno, nie lubiła przeciągać obiadu, wszak Rodys czekał. Upakarzała ją ta myśl, zawstydzała. Był przecież tyle wart, co owi przygodni towarzysze, jeśli nie więcej — to psuło apetyt, starała się uniknąć podobnych rozważań. — Szofer! Basta! Jego rzecz!

Tysiąc razy postanawiała nie wyjeżdżać własną maszyną na owe proszone obiady, lecz jakiś złośliwy chochlik przekory i sprzeciwu pobudzał ją do tego, czego czynić nie chciała. Oświadczała Rodysowi jadowitym, oficjalnym tonem, że zaczeka na nią przed tym, czy innym lokalem, gdzie będzie obiadować. Drażnił ją kamienny spokój jego twarzy w słowach: — Dobrze! Pani! Widziała akt poddania i zgody — Niewolnik, pies! A przecież dałaby wiele za jedno skrzywienie niechęci, za jeden wybuch gniewu tego zimnego, wysokiego chłopaka. W takich chwilach starała się przeniknąć maskę jego twarzy i spojrzeć na samo dno jego duszy. Myślała o przezwyciężeniu przylepnego aktorstwa, które podziwiała i którem gardziła.

Coraz więcej czasu poświęcała tym sprawom, psychologizowała, przekonywała się, że studjuje typ, że wypełnia jakoweś poważne zadanie poznawania człowieka, ot tak sobie, dla czystego poznania. Mimowoli podziwiała się wewnętrznie, była dumna, że pomimo wszystko nie zatraciła w sobie zdolności wydawa-

nia prawidłowych sądów, że pustka jej intelektualnego życia nie wytłoczyła gruntu zdobytej przez żarliwe czytanie inteligencji. Wielokrotnie w chwilach swobodnych, gdy nie było nikogo z codziennych, zanudzających ją gości, gdy odpoczywała przed zajęciami wieczornemi, gdy spływającego zmroku nie chciała wyganiać żółtowością światła, myślała o tem, by go przywołać i rozpocząć rozmowę; jaką, o czem — nie wiedziała. Była pewna że będzie to ciekawa, jedyna w swoim rodzaju rozmowa, jakiej dotychczas nigdy z nikim nie prowadziła, jedna z tych mądrych rozmów, które znała z literatury, coś na wzór Platońskiego djalogu, w celu wydobycia na wierzch prawdziwej duszy tego studenta - szofera.

Zastanawiała się mimowoli, jakie mogła też wywrzeć na nim wrażenie, czy mu się podoba, czy, tak jak inni mężczyźni, ocenił odrazu całą skoncentrowaną w niej urodę, czy ocenił kobietę, a jeśli tak, to czemu się z tem nie zdradził. Wszystko więc miało zarysy problematu, ciekawego, trudnego do rozwiązania, absorbującego coraz bardziej, im więcej chwil myślenia mu poświęcano.

Ale Rodys był wciąż jednaki: obcy, opanowany i daleki; gdy się spotykali, miała lód w sercu, zaciśnięte usta, lekki grymas politowania i spokój mieszkanki Olimpu; zaledwie go raczyła spostrzegać. — Był wówczas tylko częścią jej samochodu, niczem więcej Ot! sobie — szoferem w liberji, białym kitlu i zamszowych rękawicach.

Rodys cierpiał. Był w tem cierpieniu ból smaganego batem zwierzęcia; zdawało mu się, że aktoreczka poniewiera jego człowieczą godnością, wdeptuje ją w błoto za kilkaset złotówek i ciepłą strawę w kuchni. Z obrzydzeniem zrzucał z siebie szoferski płaszcz i czapkę, niby całuny hańby. Były symbolem jego sponiewieranego intellektu — przynajmniej tak je sam przed sobą nazywał. Nakazywał sobie codziennie przed spaniem, że rzuci posadę przebrzydłą, wyzwoli się z pęt niewoli, ale rano posłusznie o t w i e r a ł przed swoją Panią drzwiczki samochodu, zgarniał w zachwycie wszystkie wygiby jej boskiego ciała, rozbierał ze wszystkich osłon, wyłuskiwał niby biały soczysty miąższ amerykańskiego orzecha, miażdżył kamiennym spojrzeniem pancerz jej nieprzystępności i na krótkie władcze rozkazy odpowiadał zawsze jednakowo, równem i pokornem:

— Dobrze! Pani! —

Mierzyli się wzajemnie krótkiem, wzgardliwem spojrzeniem, odrzucającem ich na przeciwległe krańce własnych osobowości, wspólnemi siłami odgradzali się murem zimna lodu i obcości.

Pożądanie i ciekawość, przyrodnie rodzeństwo wtłoczyło się między Rodysa i kobietę. Podczas lekcji, na podmiejskich szosach, zapomniał na chwilę o wszystkiem. Oddawał się radości pędu i bliskości ogromnie gorącej i ogromnie rzeczywistej, pociągającej go, kobiety. Przymykał oczy i myślał, że mkną w jakowąś otchłań bez granic, bez dna; leciał z nią w glorji wielkiej świetlistości i na dnie rozbijał się o czerwoną krwistą zaporę, fala krwi uderzała do głowy, zdawało się, że jest upity, zawrotny pęd mknącej maszyny, coraz lepiej kierowanej przez nią, skupiony, dziecinnie poważny i surowy w wysiłku profil wysycał niezrozumianą admirację. Rodziło się pragnienie krzyku, śmiechu, lotu szybszego od zawrotnego pędu posłusznego motoru.

— Dobrze, powtarzały usta oporne, doskonale! Rodzi się w Pani kierowca — chwalił. — Nie odpowiadała. Bała się dźwięku. Zdało się, że każde słowo zmieni kierunek rozpętanej maszyny, którą trzymała całą wolą skupionej uwagi. Serce łomotało ogromnie, waliło tysiącem młotów, wiatr obijał i siekł rozpalone policzki, dusiła się niemal z wysiłku i zachwytu, że to ona sama rwie naprzód, że drzewa kłaniają się w ucieczce, a przydrożne kopce płaszczą i wbijają w ziemię i mkną niby, przelęknione tym pędem roz szalałym i boskim torpeda. Budziła się w niej wdzięczność dla niego. — Oto był sprawcą tego cudu, zawdzięczała mu tę rozkosz, o której nic nie wiedziała. Cieszyło ją to potrochu, budziło tajemnicę wspólną i nieznaną jednocześnie. Zwolniła... Przełożyła wprawną ręką biegi i zatrzymała z sykiem auto pod rozłożystym kasztanem.

— No! — wyrwało się przekornie i tryumfalnie. Czy zdałam egzamin, profesorze? — Nieznana miękkość zawibrowała w jej głosie. Rodys drgnął i otworzył oczy.

— Bosko! —

— Proszę mi powinszować, wyciągnęła doń rękę, — Proszę!

Pochwycił rękę i przycisnął do ust bez namysłu. Szarpnęła bezwładnie, chcąc cofnąć dłoń od jego ust palących i spękanych.

ale w Rodysie coś się urwało—płomień ogarnął go całego. W zapamiętaniu przyciągnął ją ku sobie, wżarł się w usta. Z jękiem dziecinnym, wbrew woli, oddała mu pocałunek, pierwszy raz w życiu nie grała w tej chwili roli. Zapomnienie!

— Kochany! szeptała przytulając się do jego białego kitla. — Kochany! —

Rodys szalał.

Wrócili po północy. Osłabłą i dziecinnie bezradną wniósł do domu.

— Zostań, prosiła, chcę być z Tobą. Zostań!! — Czepiała się torsu i chwytała za ręce.

— Zostań, prosiła, chcę być z Tobą. Zostań! — Kocham! szeptała mu cicho podnosząc się na palce, by wdmuchnąć szeptem w ucho tę najsłodszą poznaną tajemnicę.

Odpychał ją delikatnie, po ojcowsku, przecież stanowczo. Był syty, beznadziejnie syty. Czerwona otchłań była pustką, o którą odbijała się kobieta, jak małe ziarenko maku w potwornie gładkim moździerzu.

— Dlaczego milczysz? pytała boleśnie, czemu milczysz?!—

— Pójdę, jesteś zmęczona, podniecona i śpiąca. Połóż się!

— O której mam jutro przygotować maszynę Pani! dodał oficjalnie.

— O pierwszej Panie Rodys! wycedziła surowo i z krzykiem padła mu na szyję — o pierwszej, jedyny! o pierwszej! — i pociągnęła go z sobą na tapczan.

Spała. Rodys ubrał się cicho i wyszedł z pokoju. Zdawało mu się, że się udusi, jeśli chociaż chwilę pozostanie.

— Jestem podlec! podlec! odgrażał się sobie, przecież ja jej nie kocham, nie lubię. Oto jestem zwierzęciem! Z innego świata. Obca, obca jest dla mnie i ja dla niej. Moje dziś i moje jutro. Nie pragnę jej, nie pragnęłem, przecież jej nie lubię! Pogardzam nią, jej sprawami, jej teraz i jej potem. Odurzył ją pęd i egzotyka stosunku z „szoferem" — zupełnie jak z murzynem. Tyle w tem z powieści! Przecież mi sama mówiła. Dlaczegom uległ?! Dlaczego?!

Zapomniał zupełnie o niesytem pożądaniu, jakie wzbudziła w nim od chwili pierwszego spotkania. Zdawało mu się, że tysiąc lat stanęło murem między tamtą odległą epoką i tym dzisiejszym porankiem. Wchodził do tego domu — najemnik, za strawę i parę setek miesięcznie, wychodzi — pan i władca tej pożądanej, pysznej kobiety, której sam nic dać nie może prócz szoferskiej wiedzy i męskiego ciała. Ogromny męski wstyd palił w nim człowieka.

— Cożeś uczynił? jęczała w nim dusza, sprzedałeś się, byłeś szoferem, a teraz jesteś „do wszystkiego", omamiła cię swoim autem, nienawistnym chłodem, wziąłeś się głupcze, na tę wędkę aktorzycy i otoś dał jej swoją noc nieprzespaną, swoją nędzę nieposkromnioną, jej pierwszą noc miłosną.

— Boże! Jakie słodkie ma ciało, a ile goryczy w obcowaniu z nią, nędzarzu! którego karmi i syci! —

Był gotów zapaść się w ziemię i zniknąć na wieki, jej miłość upokarzała go bardziej niż wyniosły, pański chłód doskonale granej roli. Czuł znowu wstrętny atak niechęci i nienawiści, zaczajony na dnie jego Ja: — Nienawidzę jej! Nienawidzę! To jedynie jest we mnie prawdą, powtarzał sobie z uporem przy czyszczeniu auta. W zapamiętaniu polerował niklowania maszyny, jakgdyby całe bytowanie w nich się koncentrowało, powoływał do życia nowe postanowienie: — Uciec! Uciec! Oto jedyne wyjście Nim się obudzi — nie będzie mnie, nie wie skąd przybyłem, nie wie dokąd pójdę. Dzisiejsza noc pozostanie jej i moim snem, rozkosznym, niespanym snem. Tak będzie najlepiej! — Miłośnie gładził bok samochodu, czuł jakby ciepło litościwe, pulsujące pod ręką, ze zdumieniem stwierdzał, że ogromny sentyment go wiąże z tym wydłużonym, jasnym kształtem na wzdętych balonach pneumatyków. Zapragnął poraz ostatni przejechać miasto, ostatni raz dotknąć gładkości otulonej w skórę kierownicy. Uległ. Po chwili mknął zamiejską znaną szosą lekcji. Nie budziła wspomnień — była białą, martwą taśmą, owijającą krąg wielki, widomy ziemi, jednostajnej, zielonej i żółtej, czarnej zoranej i świeżej.

Wracał pełen rezygnacji. Musi odejść, nie ma prawa nadużywać jej uczucia. Oddawała mu wszystko z siebie i całą świeżą mimo wszystko moc kochania za marny ochłap pożądania, które przygasło i spopielało w pierwszem miłosnem oddaniu. Zbyt byli obcy i dalecy, przynajmniej on nie był dla niej, nie było na nią miejsca w twardych, surowych ramach jego życia. Gdyby ją kochał!... Lecz ani krzty uczucia nie znajdował w sobie, wszystko milczało. Decyzję powziął nieodwołalną.

O pierwszej czekał przed maszyną, spokojny, wyniosły i poważny, na Panią. Wybiegła cała biała, słoneczna i świeża, otuliła go złocistością głębokich oczu: — Kochany! wycisnęła słodko, sadowiąc się przy nim.

— Siądź przy mnie, szeptała, ja prowadzę, zobaczysz, co potrafię, mój szoferze, mój Bogu w białym kitlu liberji, w zamszu rękawic, rozkazuj! Dzisiaj ja jestem twoim kierowcą, mój Panie! Co Pan każe, szepnęła, poważnie naśladując minę i gesty Rodysa.

— Za miasto!

— Dobrze, Panie! buchnęła śmiechem i nachyliła się nad kierownicą.

Uderzył w nich ciepły prąd wiatru, roztrącanego zwycięsko ostrością maszyny.

Rodys przyglądał się kobiecie uważnie, egzaminował każdy szczegół postaci i stwierdzał zimno i spokojnie, że jest mu doskonale obojętna. Gdy minęli ostatni posterunek, dodała gazu. Auto sunęło coraz szybciej, tonąc w morzu szumiącego i piekącego w twarz powietrza. Zapierało oddech.

Od Rodysa bił spokój sfinksa i chłód. Ogarnęła go ukosem spojrzenia.

— Dlaczego milczysz? rzuciła pytanie, mów! —

— Proszę zahamować auto, dodał surowo, to szaleńczy pęd! —

— Nie chcę, odrzuciła, przekornie, nie chcę, mogę jeszcze prędzej. —

Wskazówka na tachometrze tańczyła między 70 — 80 kilometrami; szybkość rosła, za autem gnały tumany pyłu, niby roztańczone czarty, w szaleńczym, rwącym potoku.

— Proszę zahamować, za chwilę mamy zakręt, rozbijemy auto! —

Zaśmiała się tryumfalnie: — Cóż! Zginiemy! Czy żałujesz życia? Pomyśl, umrzeć w uścisku miłosnym, w tym szaleńczym pędzie —

— Nie chcę umierać, zamknął twardo wyłączając bieg — Wskazówka opadła spokojnie... 50 — 40 — 30; zdawało się, że auto wlecze się, jak żółw po ugorze.

— Nie chcę umierać, ciągnął brutalnie, mam jeszcze wiele do zrobienia w życiu — całą przyszłość!! Zresztą myliłem się — nie kocham Pani! Popełniłem szalony błąd; zbłądziliśmy razem, dodał miękko, Ja i Pani. Porwał nas warjacki pęd, zachłysnęło nas gorąco krwi. Proszę wybaczyć — nie jestem dla Pani! Nie jesteśmy dla siebie! — Właściwie chciał rzec coś innego, nie był zadowolony ze słów, były małoznaczące, obraźliwe, nie zamykały istoty rzeczy, ale nie mógł ich cofnąć. Upadły — musiała je podjąć.

Milczała. Dwie grube łzy spłynęły, dziwnie prędkie, spęczniałe i ciężkie. Sprzątnęła je końcem rękawiczki.

— Proszę zrozumieć, prosił, zbity znowu, jak pies, temi łzami, nie chciałem...

— Dziękuję za szczerość, zamilknij Pan i zechciej wysiąść w tej chwili — syknęła boleśnie — Rozumiem! Zatrzymała maszynę.

Rodys wylazł z niej ciężko i niezgrabnie. Szczere pole, szosa i las. Zdjął czapkę i miął ją w ręku zakłopotany po chłopsku. Wyglądał śmiesznie i dziwnie zarazem.

Ogarnęła go ironicznem spojrzeniem i rzuciła przemocą:

— Do widzenia, szczęśliwej podróży! Liberję zostawiam Panu na pamiątkę. — Włączyła motor, zostawiając Rodysa na szosie w tumanie kurzu.

Słońce piekło. Opanował się. Jednym zamachem strząsnął biały, niemrawy kitel do rowu. Był znowu wolnym człowiekiem, wtłoczył ręce w kieszenie i ruszył białą wstęgą szosy, pogwizdując na ptaki przydrożne.

KONIEC.



Przed kąpielą *Fot. „Petef"*

Redaktor: IGNACY KOŁŁUPAJŁO. Wydawca: BOLESŁAW KARNISZYN i S-KA. Sp. z o. o.
Kierownictwo: Bolesław Karniszyn. Układ graficzny: art. mal. L. Chejfec.

Redakcja i Administracja: ul. Marszałka Focha 2, tel. 72-85 i 525-85. Konto P. K. O. 16190.
Prenumerata półroczna (6 egzemplarzy) zł. 6.
Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 1.000; ½ strony zł. 550; ¼ strony zł. 300. Ogłoszenia wielobarwne o 50% drożej.

Część nakładu wydrukowano na wykwintnym papierze kredowym. Klisze jedno i wielobrawne Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Chmielna 61.
Druk. Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel.: 172-06 i 117-98.

„NAJPIĘKNIEJSZE DZIECKO POLSKIE"



OTO

WIELKI KONKURS

OGŁOSZONY PRZEZ

7 DNI CENA 50 GR TYGODNIOWE PISMO ILUSTROWANE

ORAZ

FABRYKĘ ZNAKOMIT. CZEKOLADY

Suchard

NIEBYWAŁE NAGRODY: GOTÓWKĄ ZŁ. 10.000 oraz CENNE UPOMINKI

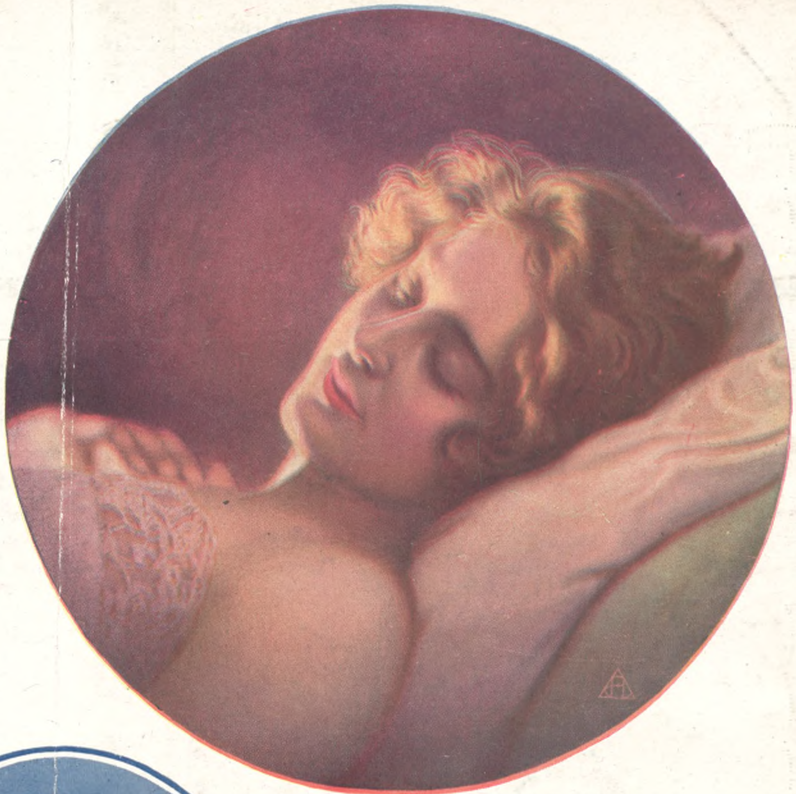
PIERWSZA NAGRODA 3.000 ZŁ., DRUGA – 2.000 ZŁ. i t. d.

Szczegóły w numerach Tygodnika „7 DNI"

Szczegóły w numerach Tygodnika „7 DNI"

Numer specjalny „7 DNI" O Wielkiej Rumunji ukazał się pięknie wydany i starannie opracowany pod protektoratem Rządu Rumuńskiego

Kobiety mądre lubią sen -



Wiedzą one, iż dla utrzymania pięknej cery potrzebny jest sen i odpoczynek. Każda kobieta spogląda z trwogą w lustro po przetańczonej nocy, bo wie, że brak snu odbija się ujemnie przedewszystkiem na cerze. Lecz nietylko sen potrzebny jest dla pielęgnacji cery – Elida Goldcream jest idealnym środkiem dla jej ochrony i wypięknienia. Użyty na noc krem ten odmładza i odświeża skórę.

2
KREMY
do pielęgnacji cery

chcąc zachować świeżą i piękną cerę



należy dać jej należyty wypoczynek i ochraniać ją we dnie i w nocy. Krem Elida Co Godzinę może być używany o każdej porze – wnika on natychmiast w skórę i pozostawia tylko cieniutką warstwę chroniącą od ostrego powietrza i silnego słońca. Działa zbawiennie na skórę, zapobiega tworzeniu się zmarszczek i nadaje skórze matowość alabastru. Krem Elida Co Godzinę stanowi idealny podkład pod puder i podtrzymuje świeżość skóry.

KREMY ELIDA

KLISZE JEDNO I WIELOBARWNE I DRUK ZAKŁ. GRAF. B. WIERZBICKI I S-KA, WARSZAWA, CHMIELNA 61.
Drukowano na papierze kredowym Tow. Akc. J. Franaszek, Warszawa.